2

Ases de la Aviación

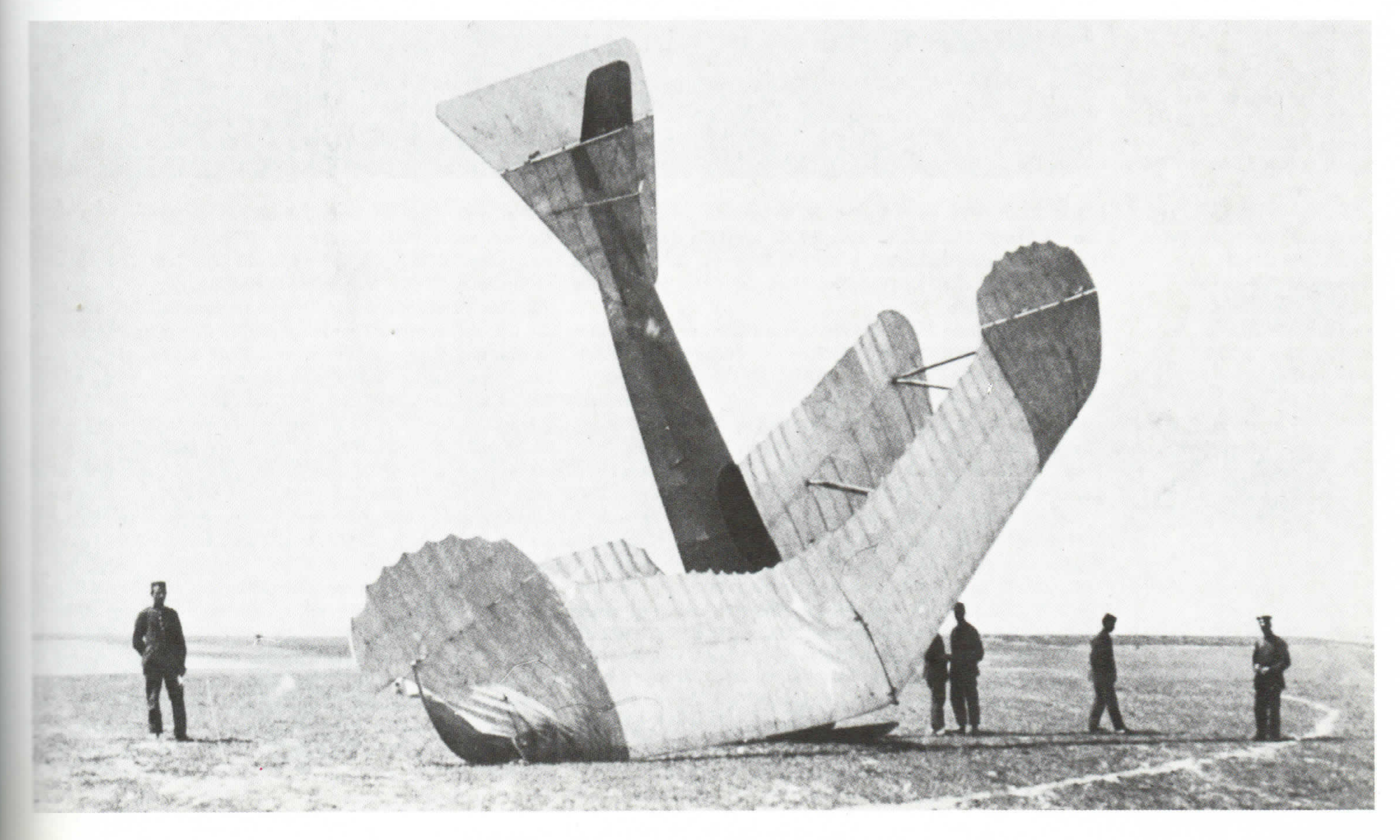
Editorial Delta, S.A.

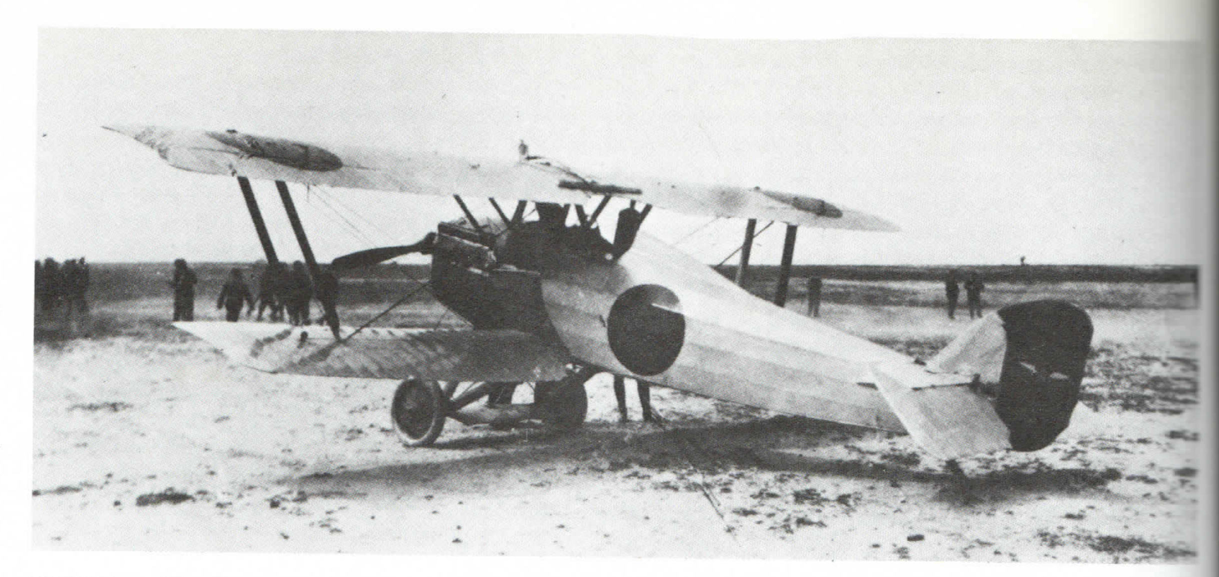
Un talento desaprovechado

El segundo piloto militar español fue también un hábil constructor y diseñador, cuyo talento quedó malogrado por las circunstancias de la época en que vivió

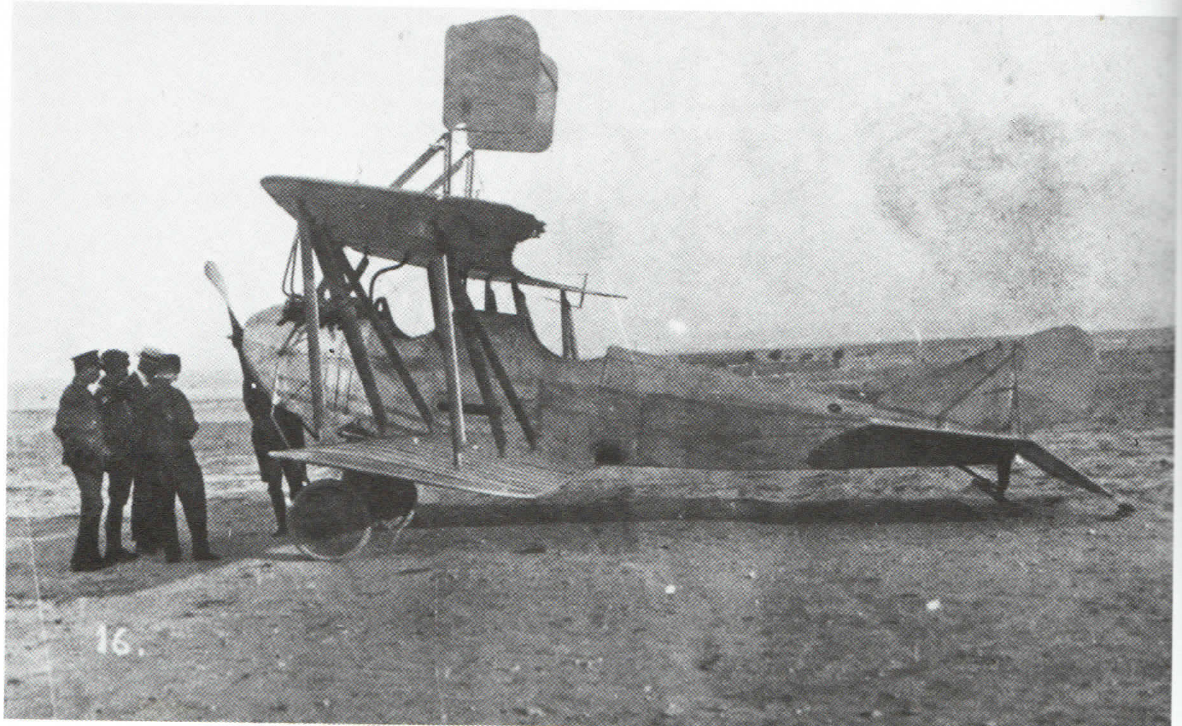
Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor, nació en las postrimerías del siglo pasado en Sevilla, en el seno de una familia aristocrática, y desde muy joven sintió la llamada de la aviación, por lo que recién acabada su carrera militar se interesó por la aeronáutica. Y así, en 1908, recibió su bautismo del aire, efectuando una ascensión en globo cautivo; pocos días después de aquel hecho, Barrón ascendió en vuelo libre hasta los 1850 m y recorrió una distancia de 50 kilómetros.
Pronto sus actividades aeronáuticas incluyeron también acciones de guerra, cuando su unidad, perteneciente al recién creado servicio de aerostación, fue trasladada al escenario de operaciones de Melilla, donde el Ejército español libraba una campaña contra los insurrectos. Desde su barquilla de observación Barrón estaba encargado de levantar planos cartográficos de las posiciones enemigas y en ocasiones dirigir el fuego de la artillería, labores que para el inquieto sevillano resultaban rutinarias y poco activas.
Así, cuando en 1911 se fundó, en el madrileño aeródromo de Cuatro Vientos, la primera escuela de aviación militar española, Barrón figuraba entre los primeros alumnos, obteniendo el segundo título de piloto militar. El 3 de noviembre de 1913, de nuevo en el teatro de operaciones africano, realizó su primera misión de combate durante un vuelo de reconocimiento tras las líneas enemigas.
Dos días después, efectuó lo que puede considerarse uno de los primeros bombardeos aéreos del mundo, operación que despertó en él los sentimientos del técnico que llevaba dentro. Insatisfecho de la escasa precisión lograda en aquella misión, Barrón ideó y construyó un visor de bombardeo, que instaló de forma rudimentaria en su biplano Farman, con el que consiguió algo más que efectos psicológicos en sus siguientes misiones de bombardeo.
En 1914, estalló la primera guerra mundial con lo que el equipamiento de la Aeronáutica Militar Española quedó afectado de forma considerable ya que hasta entonces dependía del material extranjero. La escasez de equipos bélicos llegó a tales extremos que las operaciones terrestres primero tropezaron con problemas y más tarde resultaron paralizadas. Para salir de este atolladero, algunos ingenieros y aviadores españoles se lanzaron a la tarea de diseñar y construir aviones, y entre ellos destacó rápidamente Eduardo Barrón.
Basándose en el biplano Lohner B-1, muy utilizado por la AME, Barrón diseñó un biplaza de cooperación, denominado "Flecha" por la forma de su planta alar, en el que instaló un motor de 150 hp construido por la firma Hispano Suiza en Barcelona. Este motor, concebido como monobloque fundido, y en cuya construcción habían colaborado los españoles Sousa y Quesada junto al suizo Birkigt, pronto se convirtió en la planta motriz de los afamados cazas franceses SPAD y de otros muchos aviones de combate aliados.
En los talleres Escoriaza de Zaragoza se construyeron 28 ejemplares del Flecha y un posterior prototipo con fines de corrección de defectos que, sin embargo, no llegó a ser realizado en serie. Los Barrón Flecha sirvieron en Marruecos, de 1915 a 1919, y prestaron excelentes servicios a la aviación militar; luego, los ejemplares supervivientes fueron relegados a misiones de escuela y entrenamiento en el aeródromo de Cuatro Vientos.
Barrón, atraído por su nueva tarea, abandonó la carre-

Un "Flecha" en difícil posición nos permite apreciar claramente la planta alar de acusada flecha progresiva. De este modelo se construyeron 28 ejemplares que prestaron servicio con la AME en Marruecos (Archivo J.A. Guerrero).





El único ejemplar del Barrón España, ganador del concurso de aviones de 1919. La apariencia externa de este aparato era muy similar al SPAD francés, y como éste también montaba un motor Hispano Suiza 8Aa de 180 hp (Archivo J.A. Guerrero).



Un grupo de pilotos españoles observa con detenimiento el insólito aspecto del biplaza Barrón "Conejo", que fue presentado al concurso convocado por la AME para la adopción de un avión "autoestable" (Archivo J.A. Guerrero).

En la página siguiente: dos diseños del Barrón España, quizás uno de los mejores proyectos del piloto español, que sin embargo no llegó a producirse en serie (Equipo Gearco)

ra militar para encargarse de la sección aeronáutica de la Hispano Suiza, que había abierto una nueva planta en Guadalajara, y donde bajo su dirección se producirían dos prototipos, uno de caza y otro de reconocimiento.

En efecto, hacia 1918 se convocó un *Concurso de Aviones* para determinar la fabricación de dos tipos básicos, al objeto de dotar a la AME de material apropiado. El concurso se celebró en 1919, y los aviones de Barrón quedaron clasificados, el caza en primer lugar de su clase y el de reconocimiento en el segundo de la suya. El monoplaza, denominado Barrón España, era un biplano de construcción clásica en madera con revestimiento textil y cuya planta motriz estaba constituida por un Hispano 8Aa de 180 hp, que le proporcionaba una velocidad máxima de 190 km/h. Sus líneas generales, que tenían un cierto parecido con las del caza francés SPAD VII, del que Barrón había dirigido la construcción de un ejemplar en los talleres Hereter de Barcelona, a menudo hicieron que se le confundiera con este caza aliado.

Pese a las excelentes cualidades del España y a estar prevista su construcción en serie para la AME, el final de la primera guerra mundial acabó con la prometedora carrera del caza Hispano-Barrón: la inundación del mercado internacional con aviones excedentes de guerra a bajo precio, muchos de los cuales ni siquiera habían sido retirados de las factorías por las fuerzas aéreas aliadas, propició que la Aeronáutica Militar desistiera de sus planes de construcción.

Barrón, disgustado por lo que evidentemente resultaba un tremendo error de los dirigentes españoles y de la propia Hispano, regresó a Sevilla, donde intentó construir un avión, que los técnicos de la época calificaron de "revolucionario"; sin embargo, la muerte de su socio capitalista truncó de nuevo las esperanzas del ingeniero sevillano. En 1920, decepcionado, volvió a la Aeronáutica Militar, donde por espacio de tres años realizó tareas rutinarias. En 1923, fue nombrado director de la línea aérea postal Sevilla-Larache, creada dos años antes bajo la iniciativa de Jorge Loring y del conde de San Luis. Jorge Loring pronto adivinó el talento de Barrón como ingeniero y, en 1925, el piloto sevillano se incorporó a los talleres de diseño y construcción que la compañía poseía en Cuatro Vientos.

En su nuevo puesto se dedicó a dirigir y supervisar la construcción de una serie de ejemplares del Fokker C.IV que se estaban fabricando en la factoría madrileña. Como siempre, Barrón no se limitó a desarrollar la tarea encomendada y decidió "enmendarle la plana" a Fokker; de sus innovaciones resultó el Loring R.I, un aparato mejor que el C.IV, al que adaptó motores

Barrón España



Tipo: biplano monoplaza de caza.
Planta motriz: un motor lineal Hispano-Suiza 8Aa de 8 cilindros, refrigerado por líquido, de 180 hp de potencia nominal.
Prestaciones: velocidad máxima 190 km/h, otros datos no disponibles.
Pesos: no hay datos.
Dimensiones: no hay datos.
Armamento: una ametralladora Vickers de 7,7 mm en el extradós de la sección central del plano superior.





Tras diversos perfeccionamientos del Loring R.I, surgió el Loring R.III, que se realizó en dos versiones: de caza y bombardeo (arriba) y para el transporte de correo (abajo) (Archivo J.A. Guerrero).

Lorraine de igual potencia (450 hp) que el original Napier Lion, y más tarde Hispano Suiza de 500 hp. Del R.I se construyeron treinta ejemplares que fueron utilizados en Marruecos por la AME. Sucesivos perfeccionamientos en la serie condujeron al también biplano Loring R.III, un biplaza de reconocimiento y bombardeo, que asimismo se utilizó para el tráfico postal en las incipientes líneas aéreas españolas. El R.III, en concurso con otras firmas extranjeras, fue seleccionado para prestar servicio con la AME y, a partir de 1927, se construyó una serie de 110 ejemplares, la serie más larga realizada hasta entonces en España.

En 1929, Barrón presentó a concurso su caza Loring C.1, que desafortunadamente no llegó a realizarse en serie, pese a sus evidentes buenas cualidades, ya que el concurso se lo adjudicó el Nieuport 520, que fue fabricado bajo licencia por la Hispano. Una vez más, el genio de Barrón topó con la incomprensión oficial. Ese mismo año, y en el campo de la aviación ligera, presentó un prototipo STOL que tampoco encontró acogida. En 1930 modificó un avión ligero Comper Swift para adaptarlo a las necesidades del aviador Rein Loring, quien a bordo del mismo efectuó el "raid" Madrid-Manila. Ese mismo año, Barrón, pese a los continuos reveses, emprendió su proyecto más gigantesco: la construcción de un polimotor de seis plantas motrices internas (dentro de los planos), que podría haber revolucionado el transporte aéreo.

Pero ya era demasiado tarde para el genio de Barrón: durante la fase del proyecto sufrió una hemiplejía y hubo de abandonar los trabajos. Parcialmente recuperado, Barrón se incorporó de nuevo al ejército, y, en 1938, en plena guerra civil, fue nombrado jefe de los servicios técnicos de la Aviación nacionalista.

Cuando finalizó el conflicto, Eduardo Barrón, pese a tener sus facultades intelectuales bastante mermadas, aún fue capaz de proyectar un sistema de fotogrametría de nueva concepción, el llamado sistema de perfiloides, que permitía obtener planos topográficos sin necesidad de aparatos y utilizando únicamente fotografías aéreas, y un proyecto de investigación aerodinámica conocido como "balanza aerodinámica volante". Barrón murió a los 61 años, cuando se hallaba al frente la Dirección General de Industria y Material del Ministerio del Aire y ocupaba la primera plaza del escalafón de ingenieros aeronáuticos españoles.

El tenaz entrenador

El hombre que ideó el primer método sistemático para instrucción de vuelo



En 1912, Smith-Barry asistió al primer curso impartido por la Central Flying School. Es el segundo de la izquierda en la cuarta fila. El comandante de la escuela, capitán de navío Godfrey Paine, está en el centro de la primera fila, y Trenchard se encuentra a la derecha, en la segunda fila (RAF Museum, Hendon, MoD, Crown copyright)

Robert Smith-Barry nació en 1886 y se educó en Eton y en la universidad de Cambridge. Era de estirpe aristocrática, ya que su padre descendía de los condes irlandeses de Barrymore (condado de Cork) y su madre era hija del conde de Enniskillen.

En 1909, ingresó en el cuerpo consular y durante algún tiempo prestó servicios en Constantinopla. Dos años más tarde, de regreso en Inglaterra, decidió aprender a volar; para ello, se matriculó en la Bristol School de Larkhill, en Salisbury Plain, y en noviembre de 1911 obtuvo el certificado del Royal Aero Club. En 1912, recibió su graduación en el Royal Flying Corps y en mayo de aquel mismo año, asistió al curso inaugural de la Central Flying School. Uno de sus instructores fue el mayor John Salmond, que llegaría a ser mariscal de la Royal Air Force, y entre sus compañeros de curso figuraba el mayor Hugh Trenchard, quien más tarde sería considerado justificadamente como el padre de la RAF.

En 1914, cuando estalló la guerra, Smith-Barry se encontraba en Fort Grange (Gosport) con el 5º Squadron, desde donde fue destinado a Francia. Realizó varios vuelos durante toda la batalla de Mons y la posterior retirada, hasta el 18 de agosto, cuando, de regreso de una misión de reconocimiento, el motor Renault de 70 hp de su BE8 falló y el aparato se estrelló. A consecuencia de este accidente pereció el observador que lo acompañaba y él se fracturó las dos piernas y se destrozó una rótula. Unos granjeros franceses rescataron al piloto de entre los restos de su aeroplano y lo llevaron a Saint-Quentin, donde recibió los primeros auxilios antes de ser informado de que las tropas alemanas estaban entrando en la ciudad. Su tranquilo comentario, «Pídanme un taxi», pasó a la historia, y en ese taxi se trasladó desde Saint-Quentin al tren que le acercaría a la segura Gran Bretaña.

Aquellas heridas no le disuadieron en modo alguno de continuar su carrera como aviador. Aunque a consecuencia de ellas le quedó la secuela de una cojera permanente y en ocasiones debía ayudarse con un bastón para caminar, en marzo de 1915 estaba de nuevo a los mandos de un avión. En 1916, voló en misiones de patrulla contra los Zeppelin. Por esa fecha fue promovido a capitán y nombrado comandante de patrulla de la Gosport Training School. Esta escuela contaba con varias patrullas y la de reconocimiento, que estaba al mando de Smith-Barry, se convirtió, en abril de 1916, en el núcleo del 60º Squadron, al mando del mayor F.F. «Ferdy» Waldron; Smith-Barry fue nombrado comandante de la Patrulla C de este escuadrón.

Retorno a Francia

En mayo de 1916, el 60º Squadron fue enviado a Francia, equipado con los tipos de aeroplanos más corrientes de la época, y cuando, el 3 de julio, el mayor Waldron cayó en acción, Smith-Barry asumió el mando de la unidad, responsabilidad que conservó hasta la Nochebuena de 1916.

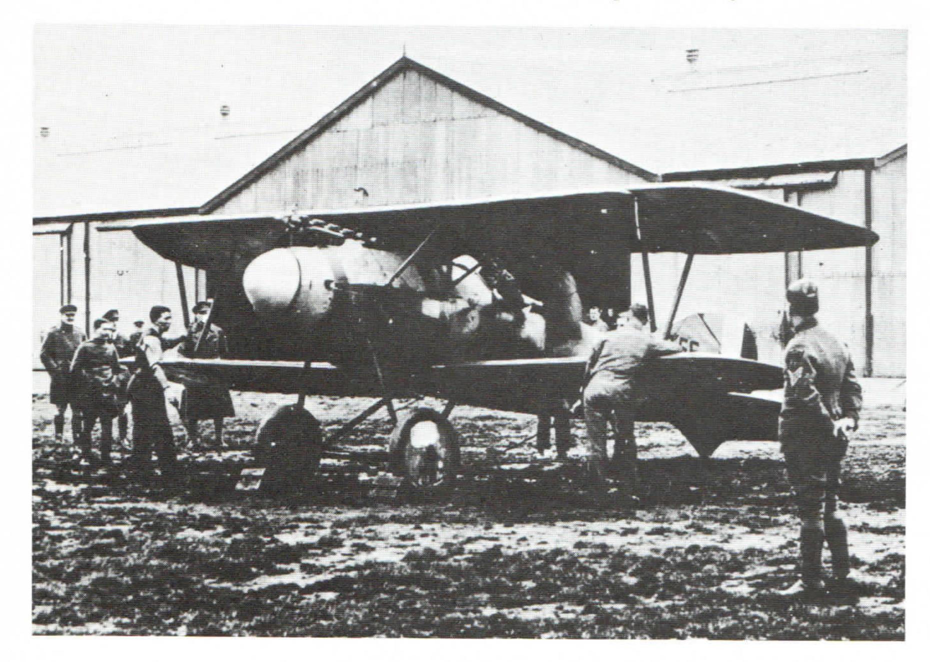
A finales de 1916, cuando Smith-Barry regresó a Ingla-

terra, tenía ya varias ideas acerca del adiestramiento de los pilotos, ya que había quedado horrorizado por el bajo nivel de entrenamiento de los aviadores que se incorporaban a su escuadrón o a los otros que operaban en la línea del frente. Había descubierto que la mayoría de ellos no tenían una idea exacta del modo de emplear los mandos de sus aeroplanos, ni de cómo utilizarlos para mejorar el rendimiento de los aviones, ni de su propia función como pilotos.

Por aquella época, Trenchard estaba al mando del RFC y Smith-Barry logró convencerle de que sus ideas, si se ponían en práctica, mejorarían en gran medida el adiestramiento de los pilotos. El general Salmond, por entonces responsable de las unidades de entrenamiento, también había tratado de perfeccionar las técnicas de instrucción. Con el consentimiento de Trenchard, Smith-Barry se hizo cargo del 1er Squadron de Reserva, con base en Gosport. A principios de enero de 1917, comenzó a rodearse de un grupo de pilotos experimentados, la mayoría de los cuales habían estado a sus órdenes en el 60° Squadron. Todos ellos compartían sus ideas y profesaban por este hombre una admiración tal que se sintieron agradecidos por la oportunidad de pertenecer a su nuevo equipo.

Estableciendo cuidadosamente un sólido conjunto de normas y regulaciones de vuelo, Smith-Barry hizo de su unidad el más eficiente escuadrón de entrenamiento. Tomó las medidas oportunas para asegurarse de que todos los alumnos supieran exactamente cómo se comportaría su avión en cada circunstancia y cómo reaccionaría el aparato si lo manejaban incorrectamente. Por ejemplo, algunos pilotos destinados a Francia ni siquiera sabían que su avión entraría en pérdida si disminuían la velocidad de vuelo, sobre todo cuando realizaban una trepada lenta y no se aumentaban las revoluciones del motor. Gracias a la comprensión de estos detalles y a la dedicación de un grupo de instructores, capaces de llevar a la práctica las disposiciones de Smith-Barry, un gran número de pilotos dejaron Gosport con una excelente formación para afrontar los combates aéreos en el frente occidental. También se dio mucha importancia al entrenamiento de los instructores de vuelo, de forma que pudieran impartir en todas las escuelas del país sus conocimientos recién adquiridos.

Smith-Barry a los mandos de un Albatros DV capturado, en Gosport, donde desarrolló sus teorías sobre el adiestramiento de alumnos e instructores (RAF Museum, Hendon)



La Escuela de Vuelo Especial

En mayo de 1917, Smith-Barry publicó sus «Apuntes sobre la enseñanza del vuelo», destinados a los cursos para instructores que él mismo creó. Estos apuntes, o al menos sus ideas básicas, se mantuvieron vigentes durante cerca de treinta años. Por aquella época también se desarrolló en Gosport el «teléfono Gosport», un aparato simple pero ingenioso que hacía posible la comunicación entre el instructor y el alumno durante el vuelo.

En agosto, Smith-Barry fue ascendido a teniente coronel y nombrado comandante de la escuela. La institución tuvo tanto éxito, que el 1er Squadron, junto con los 27° y 55° Squadrons de entrenamiento fueron reagrupados para formar la Escuela de Vuelo Especial, en Gosport. El general Salmond estaba satisfecho del éxito de la escuela de Smith-Barry y ordenó que imprimieran sus apuntes de entrenamiento y que fueran distribuidos a todas las instalaciones de entrenamiento de vuelo del Royal Flying Corps.

La SSF (School of Special Flying, Escuela de Vuelo Especial) estaba entonces totalmente equipada con aviones Avro 504J de doble mando para la instrucción básica, denominados corrientemente «mono-Avros». Hacia mediados de 1918, el sistema de instrucción de Smith-Barry se había convertido en el más aceptado, y era tal su éxito que comenzaron a abrirse escuelas similares en otras localidades. Aunque la SSF de Gosport fue rebautizada con el nombre de South Western Area Flying Instructor's School (Escuela de instructores de vuelo de la zona suroeste), siempre ha sido «Gosport» para los pilotos de la primera guerra mundial. A finales de 1918, Smith-Barry fue ascendido a brigadier general y puesto al mando de un Group de adiestramiento en las cercanías de York. Pero él no se sentía satisfecho con este puesto administrativo y en un momento de depresión, según se cuenta, llegó a echar los archivos de la unidad por una ventana. Rápidamente se tomaron medidas disciplinarias, y Smith-Barry fue degradado a coronel y enviado de nuevo a una unidad de vuelo como «castigo».

La Escuela de Vuelo Especial fue desmantelada en febrero de 1919, tras haber adiestrado aproximadamente a 1 200 alumnos e instructores.

Smith-Barry dejó la RAF al acabar la guerra, con el grado de comandante de ala y con dos condecoraciones: la *Air Force Cross* y el título de *Chevalier de l'Ordre de Leopold*. Vivió en EE UU durante algún tiempo y también fue piloto de una línea privada.

Piloto de vuelos de autotraslado

En 1939, volvió a incorporarse a la RAF y, al año siguiente, se unió al Air Transport Auxiliary con un grado equivalente al de oficial piloto de la RAF. En una ocasión, al entregar un avión de combate Hurricane en Northolt, Smith-Barry descendió del aparato para ser felicitado por el comandante de la base, a quien se dirigió llamándole «señor». Irónicamente, ese comandante había sido uno de los jóvenes instructores a sus órdenes en 1917. En octubre de 1940, sufrió un accidente con un Blenheim, que se saldó con una mandíbula rota.

En 1941, fue comandante de base en Gravesend Croydon y en Stapleford Tawney. Luego fue nombrado jefe instructor en tierra en South Cerney (Gloucestershire). Al año siguiente, se encontraba en el estado mayor de la OTU (unidad de entrenamiento operacional) N° 151, en la India, donde terminó su carrera en la RAF cuando rechazó un ascenso en junio de 1943.

Después de la segunda guerra mundial, se retiró a la India, y más tarde marchó a Sudáfrica, donde murió a la edad de 63 años, el 23 de mayo de 1949. Sus técnicas de instrucción se habían convertido en la base de los cursos de adiestramiento de vuelo del período de entreguerras, tanto en la RAF como en la mayor parte de las fuerzas aéreas del mundo. La aparición de aviones más rápidos y mucho más complicados impuso la necesidad de introducir modificaciones y notas adicionales en las teorías de Smith-Barry, pero los métodos que creó entre 1917 y 1918 siguieron siendo el punto de referencia hasta el final de la segunda guerra mundial.

En solitario sobre el Atlántico

Batten, poseedora de varios récords, fue una de las aviadoras más famosas en la década de los treinta

Hacia finales de la década de los veinte, los progresos de las mujeres piloto empezaron a llamar la atención de sus colegas de sexo masculino, y sus actividades fueron ampliamente divulgadas por la prensa. Una de las audaces muchachas que con su determinación y valentía alcanzó un puesto al lado de los famosos pioneros del vuelo, fue una neozelandesa: Jean Batten. A los diecinueve años, Jean se trasladó a Inglaterra para estudiar música, y paralelamente obtuvo el título de piloto en el London Aeroplane Club.

De regreso en Nueva Zelanda, intentó persuadir a sus padres para que la ayudaran a hacer realidad su ambición de convertirse en la primera mujer de las Antípodas que realizara la travesía Inglaterra-Australia, en un aeroplano ligero.

Sin embargo, no consiguió ese apoyo. En 1931, volvió a Londres y, con cierta dificultad, consiguió reunir la suma de dinero necesaria para obtener la licencia para polimotores. Esta licencia sólo se otorgaba a quien tuviera en su haber cien horas de vuelo, lo que a treinta chelines la hora suponía un desembolso considerable. Más decidida que nunca, convenció a un miembro del London Aeroplane Club para que sufragaran a medias el coste de un D.H. 60M Gipsy Moth de segunda mano.

Con este avión, matriculado G-AALG, Batten despegó de Lympne el 9 de abril de 1933. En ocho días, llegó a la India, pero se estrelló pocas millas después de haber despegado de Karachi. Durante su recuperación, se vio obligada a regresar a Inglaterra recurriendo a la ayuda de lord Wakefield, ya que prácticamente se había quedado sin dinero. Sin embargo, para entonces, sus hazañas le habían procurado más apoyo, y a finales de abril de 1934, despegó para un segundo intento, en un Gipsy Moth de quinta mano. En esta ocasión, el mal tiempo y la escasez de combustible la obligaron a aterrizar, en medio de la más completa oscuridad y bajo la lluvia, en un campo de las afueras de Roma. Cuando advirtió que el campo estaba rodeado de cables de alta tensión y de postes de telégrafo, decidió regresar a Inglaterra con su aeroplano antes de realizar un tercer intento.

El 8 de mayo, despegó una vez más desde Lympne y llegó a la India sin que se presentaran dificultades



DAILY EXPRESS, Monday, Oct. 25, 1937.

HEALTH HINT

... from HEADACHES, INDIGES- ... WEAKNESS, DEPRESSION, "NERVES," ... how you are going to get through the ... YEAST-VITE—the World's Wonder Quick ... in Record Time! Helps you to face ... day with a smile! No Cure—No Pay!

Yeast-Vite

Sold Everywhere 6d., 1/3, 3/- & 5/-.

Daily Express

Work with ease with ROYAL SOVEREIGN PENCILS

RADIO PROGRAMMES: PAGE 23.

No. 11,681 — MONDAY, OCTOBER 25, 1937 — ONE PENNY

I flew from springtime into autumn . . . Last week I was sun-bathing, and now . . . BY

THE GIRL WHO HAS BEATEN ALL THE MEN

—JEAN— SHE'S DONE IT

FACTS

ALL the men who have put up solo records for the Australia-England flight have been thoroughly beaten by twenty-seven-year-old Jean Batten, New Zealander, who landed at Lympne at 3.45 yesterday afternoon, 5 days 18 hours 15 minutes after leaving Port Darwin.

Broadbent, in May, took 6 days 8 hours 25 minutes; Brook, in 1935, 7 days 19 hours 50 minutes; Melrose, in 1934, 8 days 9 hours; Mollison, in 1931, 8 days 22 hours 25 minutes; Scott, in 1931, 10 days 23 hours.

Jean's flight, too, was faster than her own record time a year ago from Lympne to Port Darwin—5 days 21 hours 3 minutes. She left Naples yesterday at 5.35 a.m. and made only one stop, at Marseilles.

* * *

Jim Broadbent, attacking Jean's England-Australia record as she flew the opposite way, will probably abandon his flight. At 3 a.m. yesterday he was forced down in the desert and had to ride on a borrowed donkey four miles for petrol to get to Bagdad.

STOP PRESS

Telephone: Central 8000

Lucky Comb Was Lucky Again!

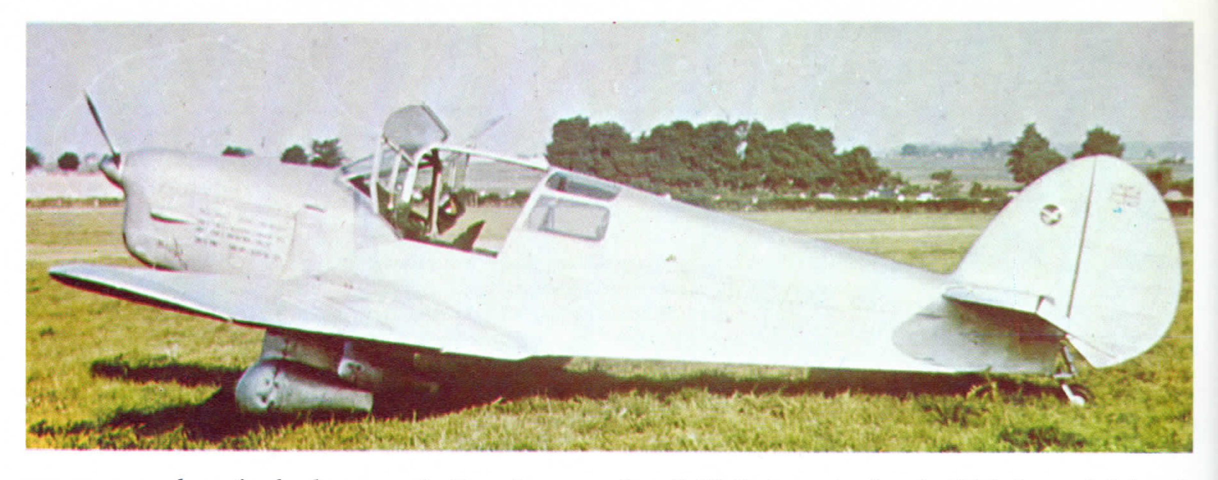
By Jean Batten

(World Copyright)

PLEASE let me sit here pretty close to you so that I can hear you ask me questions. And put me on a hard chair. My ears are still singing, and if I sit in that armchair I shall just go off to sleep. You see, I've had only eighteen hours' sleep since I left Darwin.

That seems centuries ago. You know I just can't believe I'm here near the Thames, with nowhere

«La muchacha que ha batido a todos los hombres», con esta frase, el Daily Express *del 25 de octubre de 1937, elogiaba la empresa de la intrépida Jean Batten, que con el vuelo Darwin-Lympne estableció el récord absoluto de la travesía en solitario Gran Bretaña-Australia en ambas direcciones (Fox Photos).*



graves; pero después de despegar de Rangún, una lluvia torrencial la forzó a realizar un peligroso aterrizaje en un aeródromo inundado, en Victoria Point. Las adversas condiciones climáticas no variaron y el Moth quedó atascado en el barro en Alor Star. Partió entonces desde Batavia, en medio de una densa niebla matinal, después de que un agente de una compañía neerlandesa de combustibles le asegurase que, sobre las nubes de tormenta, encontraría un cielo despejado. Afortunadamente, esta afirmación resultó ser exacta. Finalmente, Jean Batten llegó a Darwin, en Australia, el 23 de mayo. Había tardado 14 días, 22 horas y 30 minutos, con lo cual había rebajado el tiempo establecido por Amy Mollison en más de 4 días.

Casi un año después, Jean Batten partió de Darwin para regresar a Inglaterra, una vez más en su fiel Gipsy Moth. Cuando despegó de Darwin, tuvo que ganar altura para evitar una tormenta de arena. Esta maniobra fue su salvación, ya que, cuando se había adentrado 400 km en mar abierto y su aeroplano volaba a 1.800 m de altitud, el motor se paró. El avión comenzó a descender hacia el mar pero, después de atravesar la capa de nubes, el motor se puso de nuevo en funcionamiento cuando ya estaba muy cerca de las aguas, permitiéndole ganar altura de nuevo y continuar el vuelo.

Finalmente, llegó a Inglaterra después de un viaje de 17 días, 15 horas y 15 minutos, convirtiéndose así en la primera mujer que pilotó un avión desde Australia a Gran Bretaña.

Su fama ya se había consolidado, y Jean Batten compró un aeroplano mucho más avanzado, un Percival Gull Six, equipado con un motor Gipsy Six de 200 hp, con la idea de volar desde África occidental hasta Brasil. El 11 de noviembre de 1935, despegó del aeródromo de Lympne, y diez horas después aterrizó en Casablanca. Luego, tal como lo había planeado, se dirigió al aeródromo de Thies, a unos 90 km de Dakar, donde se le notificó que sus reservas de combustible habían sido enviadas por error a esta última ciudad. De todos modos, logró convencer al comandante francés de la base para que le remitieran la gasolina por carretera. Tras deshacerse de la carga innecesaria, comprendido el revólver, las municiones y todo el equipo preventivo a que obligaban las regulaciones francesas, despegó a la luz de los faros delanteros de un grupo de coches y camiones. Poco después, volaba sobre el océano, donde tuvo que atravesar una impresionante masa de nubes de tormenta en su ruta hacia Natal, en Brasil. En medio de las nubes, la brújula comenzó a oscilar de forma inquietante, pero finalmente se estabilizó y Jean continuó su rumbo. Después de doce horas de vuelo aún no había alcanzado la costa, por lo que tuvo que recurrir a su último depósito de gasolina, que le aseguraba solamente una hora más de vuelo. De pronto avistó un faro, que identificó como el del cabo San Roque. Había llegado a la costa con un error de menos de un kilómetro, después de haber realizado un recorrido de más de 3000. Cuando aterrizó en Natal, Jean se había convertido en la primera mujer que había atravesado el Atlántico Sur por vía aérea.

En octubre de 1936, despegó de nuevo del aeródromo de Lympne, en un intento por llevar a cabo su ambición de volar hasta Nueva Zelanda. Con su nuevo avión, mucho más sofisticado que los utilizados anteriormente, Jean notó una gran diferencia y sólo al abandonar las costas de Birmania tuvo problemas graves, cuando se adentró en una zona donde llovía torrencialmente. Gracias a la mayor autonomía del Gull, pudo dar un rodeo y sortear la tormenta hasta cierto punto; pero, cuando aterrizó en Penang, advirtió que los bordes de ataque del ala estaban tan erosionados que podía verse la madera de su armazón. Su llegada a Darwin, después de 5 días y 21 horas de viaje, le proporcionó la mejor marca de vuelo en solitario desde Gran Bretaña a Australia. Inmediatamente, partió hacia Sidney, donde intentaron disuadirla de su idea de volar a Nueva Zelanda. A pesar de todo, Jean estaba decidida y, tras un accidentado vuelo, alcanzó la costa de New Plymouth con su acostumbrada precisión, y poco más tarde aterrizó en Auckland, en la North Island.

Jean Batten se proponía realizar otro vuelo de larga distancia y lo consiguió: despegó de Darwin en octubre de 1937 y llegó a Lympne tras 5 días, 18 horas y 15 minutos de vuelo, con lo cual se convirtió en la primera persona en posesión del récord de vuelo en solitario, de Gran Bretaña a Australia y viceversa. La amenaza de la guerra y la aparición de aviones más sofisticados pusieron fin a la era de los récords, pero los vuelos de la joven neozelandesa permanecerán en los anales de la historia de la aviación.



Arriba: el Percival Gull Six con el que Jean Batten realizó la histórica travesía del Atlántico y estableció su récord de vuelo en solitario entre Gran Bretaña y Australia. En la actualidad el aparato es propiedad del Shuttleworth Trust. Abajo: Jean Batten posa sobre el ala de su Gull, con el cual batió tantos récords. Su sorprendente habilidad para la navegación, unida a la fiabilidad del motor Gipsy Six de 200 hp, le permitió alcanzar marcas mundiales, el respaldo popular y, en 1936, la Orden del Imperio británico (Shuttleworth Trust; Fox Photos).

De as a piloto de pruebas

Roland Beamont, aviador inglés con casi 500 misiones de combate en su haber, se transformó en un excelente piloto de pruebas

Roland Prosper Beamont, apodado cariñosamente «Bea», estaba predestinado desde muy joven a convertirse en piloto. Cuando su padre planeaba que el muchacho se educara en el Eastbourne College, pronto quedó muy claro que la intención de Roland era ingresar en el Royal Air Force College de Cranwell. El aspirante a piloto, que con el tiempo alcanzó altos honores [dos *Distinguished Service Order* (orden al mérito en el servicio) y dos *Distinguished Flying Cross* (cruz al mérito de vuelo)] y se convirtió en uno de los mejores pilotos de pruebas, se enroló en la RAF por un breve período. Sin embargo, gracias a su entusiasmo y a su perseverancia, consiguió pilotar un caza.

Alistado en abril de 1939, Beamont acabó su entrenamiento justo a tiempo para participar en la segunda guerra mundial, que estalló precisamente en aquel año. Con sólo 15 horas de vuelo en el Hawker Hurricane, fue destinado a Francia con el 87° Squadron, que formaba parte del contingente aéreo adscrito al Cuerpo Expedicionario Británico. Allí pudo finalizar su entrenamiento antes de que comenzaran las hostilidades en el frente occidental, el 10 de mayo de 1940. Desde el amanecer de aquel mismo día, los pilotos del 87° lucharon de forma continuada hasta el momento de la evacuación y el regreso a la patria, que se efectuó diez días más tarde. Beamont derribó su primer avión enemigo, un Dornier Do 17, al tercer día de la invasión alemana, después de sostener un encarnizado combate en las cercanías de Bruselas, pero agotadas las municiones, se vio obligado a huir ante el ataque de un segundo Dornier. Dos días más tarde derribó un Messerschmitt Bf 110, y después un Bf 109.

En las pruebas del Typhoon

De regreso en la patria, el escuadrón fue reconstituido y preparado para entrar en acción en la Batalla de Inglaterra. El 27 de julio, en colaboración con el 92° Squadron, Beamont abatió un Ju 88, y en la batalla aérea de agosto derribó tres aparatos enemigos y averió otros tres. Asimismo participó en numerosas salidas nocturnas en el curso de las cuales alcanzó a tres aviones adversarios.

Durante la primavera de 1941, «Bea» fue condecorado con su primera *Distinguished Flying Cross* y se le encomendó el mando de una sección del 79° Squadron, en el que permaneció hasta finales de aquel año. De esta forma, tuvo la oportunidad de probar un gran

Abajo: Beamont, en una fotografía de 1944, cuando asumió el mando de la primera ala equipada con cazas Tempest. A la derecha un Hawker Typhoon IB del 609° Squadron (cuyo emblema aparece arriba). En la parte inferior: Beamont junto al célebre Lightning, con el cual superó la barrera del sonido (MoD Crown Copyright; Keystone).



número de aviones (en los descansos de los turnos operativos los pilotos podían estudiar las prestaciones de los aeroplanos, en lugar de efectuar ejercicios de adiestramiento). A Beamont le parecía mentira que estuviera volando cuando, en la factoría de la Hawker en Langley, probó los Hurricane de las nuevas series y el moderno caza Typhoon, diseñado para hacer frente al combativo Focke-Wulf Fw 190. Seis meses más tarde, Beamont regresó a su unidad y pudo probar en combate al Typhoon, que entonces comenzaba a formar parte del material de los escuadrones. Fue asignado al 56° Squadron, pero, pocas semanas más tarde, fue nombrado segundo comandante del 609° Squadron y dos meses más tarde asumió el mando del mismo.

El mayor Beamont y su unidad tuvieron ocasión de obtener grandes éxitos con el Typhoon, aun cuando el avión nunca llegara a enfrentarse con el Fw 190 y pese a las dificultades iniciales, que fueron superadas



El caza polivalente Panavia Tornado, construido por un consorcio de industrias alemanas, italianas y británicas, cuyo programa de pruebas fue dirigido por Beamont (foto IGDA).

gracias a la experiencia de Beamont como piloto de pruebas. La actividad de Beamont prosiguió asimismo en el norte de Francia, donde neutralizó más de veinte convoyes ferroviarios.

A los mandos del Tempest

En mayo de 1943, Beamont regresó a la Hawker, esta vez para colaborar en la puesta a punto del nuevo caza Tempest. En febrero de 1944, después del intenso trabajo de las pruebas, el piloto esperaba ser destinado al mando de una de las unidades de Tempest que iban a constituirse. Para su sorpresa, le confiaron tres escuadrones con la misión de que organizara, sin pérdida de tiempo, la primera ala de Tempest (que, en un principio, comprendía tres escuadrones de Tempest y uno de Spitfire). Cuando fue ascendido a teniente coronel, con apenas 23 años, Beamont se hallaba sumido en la tarea de poner lo antes posible en fase operativa el nuevo grupo (a tiempo para la invasión de Europa).

Hasta la invasión de Normandía, Beamont participó con su ala en ataques contra transportes ferroviarios y destruyó un Junkers Ju 88 que se encontraba en el aeródromo de Corneilles. El 8 de junio, dos días después del día D, abatió dos Bf 109 sobre Dieppe. Poco después, dos de sus escuadrones de Tempest fueron destacados de las fuerzas de invasión para detener las V1 que los alemanes habían empezado a lanzar sobre Gran Bretaña.

El Tempest fue uno de los pocos cazas capaz de interceptar las bombas volantes. Una vez más, Beamont aplicó todas sus energías para combatir la nueva amenaza y su grupo (3º y 486º Squadrons) destruyó 638 V1. Personalmente, Beamont derribó 32 y, junto con otros siete integrantes del 3er Squadron, se situó entre los diez primeros destructores de bombas volantes.

Hacia finales de septiembre, la unidad de Beamont regresó al continente, primero con base en Bruselas y más tarde en Volkel. El 2 de octubre de 1944, durante una misión de patrulla a baja cota sobre Nimega, Beamont protagonizó el primer enfrentamiento de un Tempest con un Fw 190, al que consiguió derribar cerca de Clève.

Pocos días después, fue reclamado de nuevo por la Hawker para convertirse en el segundo piloto de pruebas de la empresa. Aun cuando la propuesta era muy atractiva, Beamont se mostraba reacio a abandonar su unidad en un momento de tanta actividad como aquél. De las 491 misiones operativas dirigidas por él, 94 habían sido realizadas sobre territorio enemigo y su aspiración secreta era llegar a las 100. Tal vez su decisión habría sido diferente si al día siguiente no le hubieran encargado una misión en la zona de Münster. Una vez detectado un convoy ferroviario de apariencia extremadamente interesante, lo atacó con otros cinco componentes del 3er Squadron. Cuando Beamont realizaba la tercera pasada para comprobar los efectos del ataque, fue alcanzado por un proyectil antiaéreo y tuvo que aterrizar detrás de las líneas enemigas. Fue capturado y enviado al famoso Stalagluft III de Sagan. Más adelante, Beamont fue trasladado a Lückenwalde, de donde fue liberado por los soviéticos.

Piloto de pruebas

De regreso en Inglaterra, le encargaron el mando de la primera ala de Tempest II, en preparación para operar contra Japón, pero la guerra terminó antes de que este grupo entrara en acción. El puesto que le había ofrecido la Hawker antes de concluir la guerra ya tenía otro titular, de modo que Beamont pasó a formar parte del Air Fighting Development Squadron del Central Flying Establishment hasta que la Gloster Aircraft Company lo incluyó entre los pilotos de pruebas del Gloster Meteor IV, que intentaron el asalto al récord de velocidad.

De la Gloster, Beamont pasó a la de Havilland, y luego, como jefe de pruebas, a la English Electric, donde supervisó la puesta a punto del primer bombardero a reacción británico, el Canberra. A finales de agosto de 1951, después de varios meses de experimentación, Beamont atravesó el Atlántico con el nuevo aparato en el tiempo récord de 4 horas y 18 minutos, y al año siguiente realizó la doble travesía atlántica en un solo día.

El siguiente cometido de Beamont consistió en probar el monoplaza P1, el famoso caza Lightning, con el cual logró superar varias veces la barrera del sonido. Por estas actividades, fue nombrado *Officer of the British Empire*.

Roland Beamont ocupa un lugar destacado en la historia de los pilotos de pruebas y en la de la Aviación británica de la segunda guerra mundial.

El "genio del perfil alar"

En la época de las grandes hazañas, Giuseppe Bellanca facilitó a muchos aviadores los mejores aparatos para batir récords

Giuseppe Mario Bellanca, un ingeniero siciliano que, en 1910, a los veintiséis años de edad, emigró a Estados Unidos con sus hermanos y hermanas, fue definido como el «genio del perfil alar», precisamente en la misma época en que los norteamericanos llamaban «loco volador» a Lindbergh. Y, de no haber sido por la necia ambición de un hombre enriquecido por la guerra, la primera travesía atlántica sin escalas se habría realizado con un aeroplano proyectado por Bellanca, en lugar de efectuarse con un Ryan.

Bellanca había construido su primer avión (un frágil monoplano con el plano de cola sostenido por débiles montantes) trabajando en el sótano de su primera vivienda en Estados Unidos, en el barrio neoyorkino de Brooklyn. Con aquel aparato, que volaba muy bien, aprendió a pilotar en el aeródromo de Mineola, en Long Island; además, alquilándolo, proporcionó a otros apasionados la oportunidad de convertirse en pilotos.

Mientras tanto, estudiaba y proyectaba otros aviones, entre los cuales figuraría, poco después del estallido de la primera guerra mundial, un trimotor que atrajo el interés de las autoridades británicas, que habrían adquirido algunos ejemplares del mismo si Bellanca, incapaz de reunir el capital necesario, hubiese podido iniciar la producción.

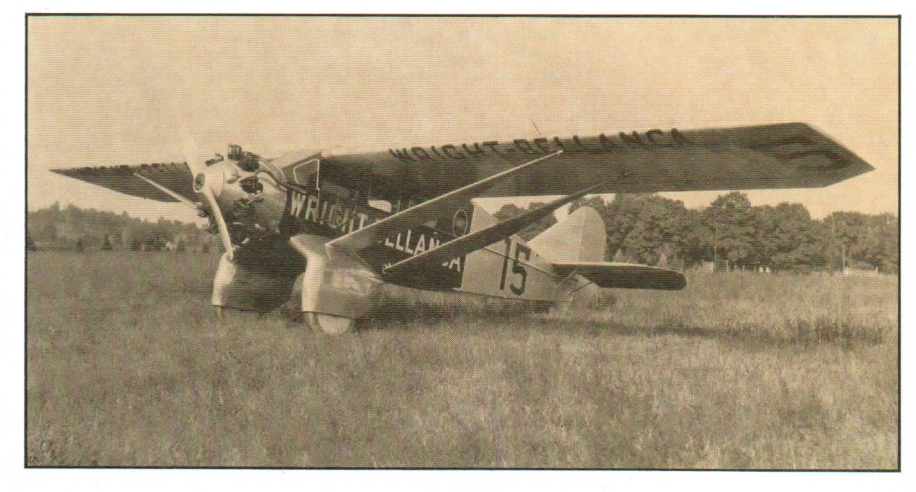
Su primer aeroplano con cabina

Tras conseguir trabajo como proyectista en una sociedad aeronáutica de Maryland, Bellanca puso manos a la obra, convencido de que su nueva posición le proporcionaría la tranquilidad económica necesaria para llevar a la práctica las innumerables ideas que tenía in mente. Sin embargo, cuando finalizó la guerra, las fuerzas armadas no realizaron más pedidos y la sociedad se vio obligada a cerrar sus puertas.

Bellanca se trasladó a Omaha, donde en 1923 construyó su primer avión con cabina, un monoplano en el cual montó un motor que había comprado a un chatarrero por 35 dólares. Aquel aparato, el CF Air Sedan, conquistó trece primeros premios en diversas carreras de velocidad, pero en aquellos años no existía demanda para los aviones de nuevo diseño, puesto que por unos pocos cientos de dólares se podía comprar material bélico excedente.

De nuevo en bancarrota, Bellanca volvió a Nueva York, donde se dedicó a reconstruir las alas de aviones excedentes de guerra, que iban a utilizarse para el servicio de correo aéreo. Dado que su gestión en este campo fue muy destacada, produciendo alas de nuevo diseño y muy eficaces, su fama se extendió y la Wright Aeronautical Corporation, que se enteró de la existencia de este «genio del perfil alar», decidió llamarle.

Esta sociedad, que ya se había distinguido por la realización de un interesante motor radial refrigerado por



Arriba: un Bellanca Champion Citabria, el ejemplar que se adjudicó la King's Cup de 1970. Sobre estas líneas: el WB-1 con motor Wright Whirlwind y con los típicos montantes de sustentación carenados de las alas, característica común a todos los aeroplanos diseñados por Giuseppe Bellanca (James Gilbert; Colección John W. Underwood).

aire (el Whirlwind), cuando los otros aviones estadounidenses montaban motores lineales y refrigerados por agua, encargó a Bellanca el proyecto y la construcción de un aeroplano que explotara al máximo las óptimas cualidades del Whirlwind.
El ingeniero italoamericano proyectó y construyó un prototipo, llamado WB-1, que se estrelló durante las pruebas. De todas formas, la Wright permitió que Bellanca fabricase un segundo modelo (el WB-2), el que ganó todas las pruebas de la exhibición aérea de 1926 en Filadelfia.
Este éxito podría haber significado la fortuna del proyectista, pero las fuerzas armadas norteamericanas, impresionadas por la excelente calidad del motor, encargaron tantos a la Wright que indujeron a la sociedad a desinteresarse del sector de la aviación civil.

Un socio molesto

Con todo, el «genio del perfil alar» dio con un tal Charles Levine, hombre de carácter nada fácil y con una extraordinaria incapacidad para tratar con la gente, enormemente rico (había amasado una fortuna gracias a la compraventa de chatarra y excedentes de guerra) y maniático del vuelo. Ambos formaron una sociedad y, ya que el millonario se proponía obtener un contrato para el transporte aéreo de correo, adquirieron el WB-2 de la Wright.
Bellanca había conocido por entonces a un joven que sobrevivía trabajando como piloto postal. Se llamaba Charles Lindbergh y quería intentar la travesía aérea del Atlántico. Como la Wright no había querido venderle el WB-2 y Bellanca era ahora copropietario del aparato, el ingeniero italoamericano invitó al piloto a Nueva York. Allí, Levine informó al joven piloto que el WB-2 estaba a la venta por 15000 dólares, aun cuando su valor fuese de 25000.
Lindbergh no disponía de tanto dinero, por lo que hubo de acudir a los hombres de negocios de San Luis que habían decidido financiar su empresa. Pero, cuando regresó a Nueva York con la suma pedida, Levine le confirmó que el avión estaba en venta, pero que él se reservaba el derecho de escoger el piloto que llevaría el aeroplano hasta el otro lado del Atlántico.
Charles Lindbergh salió del despacho, cogió un tren —él que odiaba los viajes en ferrocarril—, se trasladó a San Diego, California, y compró un avión de la Ryan Company. De esta forma, el *Spirit of Saint Louis* que realizó la primera travesía atlántica no fue, como podría haber sido, un Bellanca. De todos modos, el WB-2 pronto demostraría sus excepcionales cualidades.

La travesía aérea del Atlántico

Charles Levine y Bellanca bautizaron con el nombre de *Columbia* al WB-2, y el millonario lo confió a dos expertos pilotos: Bert Acosta, de quien había recibido algunas lecciones de vuelo, y Clarence Chamberlin , que batieron el récord mundial de permanencia en vuelo, con un total de 51 horas.
Pero la ambición secreta de Levine consistía en efectuar personalmente la travesía atlántica, y no limitarse a patrocinarla, aun cuando tenía muy poca experiencia de vuelo. Así, mientras Lindber se preparaba activa y escrupulosamente para su empresa con el *Spirit of Saint Louis,* el rico y caprichoso socio de Bellanca discutía con todos acerca de la composición de la tripulación que debería realizar la travesía. El millonario intentaba sobre todo desembarazarse de Chamberlin, aduciendo incluso la absurda excusa de que el piloto, por su aspecto, delgaducho y de baja estatura, no resultaría muy presentable en los noticiarios cinematográficos que, cuando la empresa finalizara con éxito, pasearían las imágenes de la tripulación y del avión por todas las pantallas del mundo.
Finalmente, se decidió que la tripulación del *Columbia* estaría compuesta por Chamberlin y el propio Levine, si bien esta resolución se mantuvo en el más absoluto secreto: incluso la mujer del millonario sólo supo que éste iba a realizar la travesía cuando el avión despegó de Nueva York, el 4 de junio de 1927.
Mientras tanto, Lindbergh ya acaparaba las primeras planas de los periódicos y el mundo vibraba con él. Dos semanas antes, el 21 de mayo, a las 22.24, había aterrizado en el aeropuerto parisiense de Le Bourget, concluyendo la primera travesía atlántica sin escalas en la historia de la aviación.
Chamberlin y Levine se habían fijado una meta más difícil: seguirían volando hacia el este, hasta que se acabara el combustible, e intentarían aterrizar en Berlín. En realidad, el *Columbia* descendió en un aeródromo cercano a Eisleben, a 177 kilómetros de la capital alemana, tras haber recorrido sin escalas una distancia de 6285 kilómetros en 44 horas, volando más lejos y durante más tiempo que el *Spirit of Saint Louis.*
El aeroplano había demostrado que en manos de Lindbergh, habría podido, como el Ryan, llevar al "loco



Arriba: el Bellanca WB-2, que fue lanzado al mercado en varias versiones, entre ellas, el Pacemaker E de 1932; arriba, a la derecha: el Skyrocket de 1923, con motor Wasp de la Pratt & Whitney, que volvió a producirse en Canadá después de la segunda guerra mundial y del cual llegaron a venderse 14 ejemplares; en la doble página: el Skyrocket Senior (Colección John W. Underwood).



volador" a París. Chamberlin y Levine, si bien fueron agasajados por la hazaña realizada, conquistaron mucha menos gloria y popularidad que Lindbergh.

Ahora que el Atlántico había sido sobrevolado en dirección oeste-este, Levine se propuso hacer también la travesía en dirección contraria, de París a Nueva York. Chamberlin, consciente de que el viaje requería una preparación adecuada, abandonó el intento y el millonario norteamericano pronto encontró un piloto francés dispuesto a intentarlo con él. Sin embargo, pronto discutieron y se separaron, pero el aviador francés consiguió que un tribunal impidiese a Levine partir a Estados Unidos con otro piloto que no fuera él.

Para eludir la sentencia judicial, una mañana el americano ordenó que sacaran el aeroplano del hangar «para probar en tierra los motores». En vez de eso, despegó para dirigirse a Londres, ciudad a la que llegó a pesar de no haber volado nunca en solitario y de no llevar mapas a bordo.

En Londres, Levine contrató a un piloto inglés, pero como el mal tiempo en el Atlántico desaconsejaba la travesía, despegó con la intención de llegar a la India. Sin embargo, en Viena interrumpió el vuelo y, siempre con el *Columbia,* se dirigió a Italia para asistir a las pruebas del Trofeo Schneider. Durante su estancia fue recibido por Mussolini y por el papa, y alguien observó que eran éstos los únicos europeos con los que el extravagante millonario no se había peleado.

En Italia, el motor falló durante un despegue y el aparato sufrió importantes averías. Pero su carrera no acabó aquel día, puesto que en poco tiempo, tras haber sido prácticamente rehecho, el *Columbia* voló sin escalas desde Nueva York hasta Cuba, tuvo otro accidente con Levine (que en el ínterin había obtenido el título de piloto) y, en 1930, repitió la travesía atlántica pilotado por un canadiense y un estadounidense.

Es curioso destacar que, en 1931, cuando las autoridades estadounidenses prohibieron definitivamente la





Giuseppe Bellanca saluda al capitán peruano Carlos de Pinillos, que ha regresado del vuelo transandino de 9650 km efectuado en 1928 con un CH-300 Pacemaker. En la página siguiente, arriba: el Airbus C-27 de doce plazas, del que el US Army adquirió 14 ejemplares; en la página siguiente, abajo: el Bellanca 28-29, producido para participar en la carrera aérea Nueva York-París de 1936 y finalmente vendido a Argentina (Colección John W. Underwood).



utilización de este aeroplano, a causa de la ineficacia del tren de aterrizaje, tantas veces reparado, el avión todavía montaba el motor Wright Whirlwind original. Ciertamente, el *Columbia* no fue el primer avión que efectuó la travesía en vuelo sin escalas de Nueva York a Europa, pero fue el primero que realizó la travesía dos veces.

Producción

Mientras tanto, Giuseppe Bellanca, libre de la presencia de Charles Levine, producía y vendía aeroplanos a pesar de la depresión económica. En 1928, asociado con uno de sus hermanos y financiado por los Dupont (fabricantes de productos químicos y farmacéuticos), trabajaba en Delaware, continuando con sus diseños incluso cuando se retiraron los Dupont. A partir de los diseños del WB-2 *Columbia*, realizó el CH-200, que montaba un motor Wright J5 de 200 hp, y más tarde, su siguiente versión, el CH-300, con motor Wright de 300 hp, un aparato que, en 1930, estableció un récord de altitud, con una marca de 9282 metros.

Siempre partiendo de la estructura básica de los anteriores Bellanca de ala alta, más tarde fueron construidos diversos modelos: los Pacemaker estaban equipados con motor Wright, y los Skyrocket, montaban un motor radial Wasp de la Pratt & Whitney. Sin embargo, algunos Skyrocket estaban equipados con motores diesel de la Packard.

El Pacemaker con motor Wright de 300 hp y nueve cilindros tenía una envergadura de 14 m, una longitud de 8,5 m y podía transportar a seis personas a una velocidad de crucero de 193 km/h; desarrollaba una velocidad de trepada de 335 m por minuto. Su versión normal podía adquirirse por unos 15000 dólares y la variante hidro por 17400.

Excelentes aviones para buenos pilotos

Los pilotos apreciaban los Bellanca, porque el acentuado diedro alar y sus amplios estabilizadores conferían al aparato estabilidad y maniobrabilidad. Se trataba de máquinas de diseño ortodoxo, con alas de estructura de madera y fuselaje de tubos metálicos, todo ello recubierto en tela. Las alas eran en cambio poco comunes, con los extremos rectos y una gran envergadura que aumentaba su eficacia; también se salía de lo común el tren de aterrizaje: cantilever, con patas arqueadas y amplio ancho de vía. Asimismo resultaba insólito el carenado de los montantes alares, ideado por Bellanca para aumentar la superficie de sustentación, aunque producía una mayor resistencia aerodinámica.

Lo mismo puede decirse del fuselaje, con una acentuada «giba» superior y una marcada curvatura hacia el fondo que, según el proyectista, incrementaba la eficacia del avión en vuelo y que todavía constituye una característica de un modelo Bellanca que se produce en la actualidad. A propósito de aquella ingeniosidad de Bellanca, habría que apuntar que, si de veras el perfil de semejante fuselaje influyera en la eficacia del aparato, este hecho provocaría asimismo alteraciones de compensación que, sin embargo, los pilotos nunca han advertido. Por el contrario, es justo reconocer que la eficacia aerodinámica de los Bellanca es una consecuencia directa de la relación de alargamiento del ala y del perfil de la misma.

El modelo más logrado fue el Aircruiser, que podía acomodar de 12 a 15 pasajeros e iba equipado con un motor Wright Cyclone de 575 hp, con hélice tripala de velocidad constante y con los carenados de los montantes ampliados hasta convertirse casi en un ala inferior, en forma de «w».

Los aviones construidos por el ingeniero italoamericano continuaron ganando premios y batiendo récords. Un aparato con motor diesel Packard de 225 hp, pilotado por Wally Lees y Fred Brossy, voló durante 84 horas y 30 minutos; otro sobrevoló el Atlántico y, tras 8.064 km de vuelo, aterrizó en Estambul, y un tercero, pilotado por Klyde Pangborn y Hugh Herndorn, realizó un vuelo alrededor del mundo, durante el cual completó la primera travesía aérea del Pacífico sin escalas. Dos millonarios neoyorquinos utilizaron un hidro Skyrocket, con motor Wasp, para efectuar un viaje de



placer de 47 000 kilómetros, vía Groenlandia, Islandia, Escocia, Europa y Asia, sin tener que recurrir a aterrizajes no previstos en el plan de vuelo, cosa poco común en 1935.

Precisamente en 1935, todos los modelos Bellanca se equiparon con hipersustentadores, pequeños motores de arranque eléctricos, ventanillas de plexiglás y butacas acolchadas. Los modelos que contaban con estas mejoras recibieron las denominaciones de Senior Pacemaker y Senior Skyrocket.

Sobre el Skyrocket se ha dicho que, después de la guerra, la North West Industries canadiense construyó un cierto número de estos aparatos para emplearlos en las zonas de difícil acceso y que, en 1950, el Ejército de Estados Unidos consideró la posibilidad de adquirir algunos aeroplanos de este tipo, aun cuando luego se decidiera por los DHC Beaver, totalmente metálicos. La razón mas importante era que los aviones con las estructuras revestidas de tela ya habían quedado anticuados.

Como sucedía por lo general en los Estados Unidos, durante las décadas de los años veinte y treinta, la designación con siglas de los diversos modelos Bellanca se realizaba sin un criterio preciso. El primer Bellanca, proyectado en 1922, era conocido como CF, y los dos aeroplanos construidos por la Wright recibieron la designación WB-1 y WB-2 (WB significa Wright-Bellanca). El segundo fue bautizado con el nombre de *Columbia*.

Pero la producción principal fue la de los modelos CH: el CH-200, con motor Wright Whirlwind J5, el CH-300, con motor J6 de 300 hp, y el CH-400, con motor Wasp de 400 hp. Después de estos modelos, se abandonó el método de designación por siglas para utilizar las letras E, F y J.

A mediados de la década de los treinta, el Pacemaker y el Skyrocket comenzaron a llevar como indicativos los grupos numéricos 31-31-40, 31-42 y 31-55A, según el motor con que estuvieran equipados.

El Aircruiser tenía el indicativo 65-75, en tanto que el modelo 28 era un monoplano de ala baja arriostrada por cables, destinado a las competiciones. Entre 1936 y 1937, fue anotado en el Registro Aeronáutico Británico, con las siglas AEPC, un Bellanca 28-70 con motor Twin Wasp de 700 hp. Fue precisamente este aparato el que utilizó Jim Mollison para intentar batir algunos récords. En el mismo registro estaba inscrito, con las letras G-APNW, otro Pacemaker importado en 1932, requisado en 1941 por la Royal Navy y finalmente desaparecido.

A la serie del modelo 14 pertenecían el Cruisair y el Cruisemaster, eficientes monoplanos de ala baja con tren de aterrizaje retráctil, sistema que se adoptó por primera vez en 1937. Al principio, estos modelos se producían con deriva triple, pero pronto se abandonó esta opción ante las ventajas que representaba la cola de deriva simple. En la actualidad, continúa en producción un descendiente de aquellos aparatos: el Bellanca Super Viking, que se fabrica en la Bellanca Aircraft Corporation de Alexandria (estado de Minnesota), empresa que se dedica también a la construcción de aeroplanos derivados del biplaza en configuración de ala alta Champion.

En 1959, Giuseppe Bellanca perdió el control de su sociedad y se retiró al campo, en Maryland, donde murió a comienzos del año siguiente. En la actualidad, funcionan en Estados Unidos dos sociedades aeronáuticas que llevan su nombre: la ya mencionada Bellanca Aircraft Corporation y la Bellanca Aircraft Engineering Inc, con sede en Charleston, Virginia Occidental, y dirigida por Augusto Bellanca, hijo del proyectista. Esta última trabaja en el Skyrocket modelo 19-25, un avión ligero, de fibra de vidrio, con motor de 435 hp que alcanza una velocidad de crucero prevista de 532 km/h, sin duda una prestación muy elevada para un aeroplano de estas características. Su línea es también decididamente funcional. En conjunto, puede afirmarse que del «genio del perfil alar» queda bastante más que el recuerdo.



A la derecha: el Bellanca Super Viking, una versión más reciente y sofisticada del modelo 14, que en la actualidad aún se halla en producción; abajo: el cuatriplaza Cruisemaster 14-19, la última creación de Bellanca; en la parte inferior: el Scout que, como el Citabria, se diseñó en base al proyecto original del biplaza Champion, de ala alta, versión del Aeronca L-3 del período bélico (Bellanca; Colección John W. Underwood).

El líder de la Pathfinder Force

En 1942, Donald Bennett organizó la Fuerza de guías de formaciones, y fue su responsable hasta el final de la guerra



A la izquierda: el vicemariscal del Aire Donald Bennett, luciendo con orgullo el emblema del águila de la Fuerza de guía de formaciones, en 1944. Abajo: a finales de 1943, los guías de formaciones se transformaron en el 8º Group: casi todos sus escuadrones estaban equipados con el bombardero pesado Lancaster (MoD Crown Copyright; Imperial War Museum).

El nombre de Don Bennett está indisolublemente ligado al servicio más importante del Mando de Bombardeo de la Royal Air Force durante la segunda guerra mundial: la célebre Pathfinder Force (Fuerza de guía de formaciones). Su inspirada dirección de esta fuerza se basaba en la convicción de que sólo mediante una señalización adecuada y precisa de los objetivos encomendados a los bombarderos, resultaría posible utilizar con eficacia la fuerza destructiva de los aviones pertenecientes al Mando de Bombardeo.

Donald Clifford Tyndall Bennett era australiano. Nació en Toowoomba, Queensland, el 14 de septiembre de 1910, y era el menor de los cuatro hijos de un ganadero. A temprana edad descubrió su vocación por el vuelo, influido tal vez por los espectáculos de muchos de los grandes pilotos del período de entreguerras como Bert Hinkler, los hermanos Wright, Amy Jonhson y Charles Kingsford-Smith. En julio de 1930, se enroló en la Royal Australian Air Force y, a consecuencia de determinadas medidas económicas entonces en vigor en Australia, Bennett y algunos de sus camaradas fueron enviados a Inglaterra después de completar su período inicial de adiestramiento de vuelo.

Tras haber finalizado su entrenamiento como piloto en la Escuela de adiestramiento de vuelo nº 5 de la RAF, en Sealand, cerca de Chester, fue destinado al 29º Squadron (Caza) en North Weald, equipado con Armstrong Withworth Siskin. Permaneció en ese escuadrón durante un año y luego solicitó su admisión para un curso de vuelo en hidroavión, en el cual fue aceptado. El curso se desarrolló en Calshot y Bennett lo aprobó con excelentes calificaciones, integrándose en la fuerza de hidroaviones de la RAF. Poco después, fue destinado al 210º Squadron, con base en Pembroke Dock, que contaba con Supermarine Southampton. El comandante de esta unidad era el Jefe de Escuadrón A.T. Harris, quien en el futuro se convertiría en el responsable del Mando de Bombardeo. Más adelante, Bennett regresó a Calshot como profesor de la Escuela de Navegación y, finalmente, fue instructor en la Escuela de entrenamiento de hidroaviones.

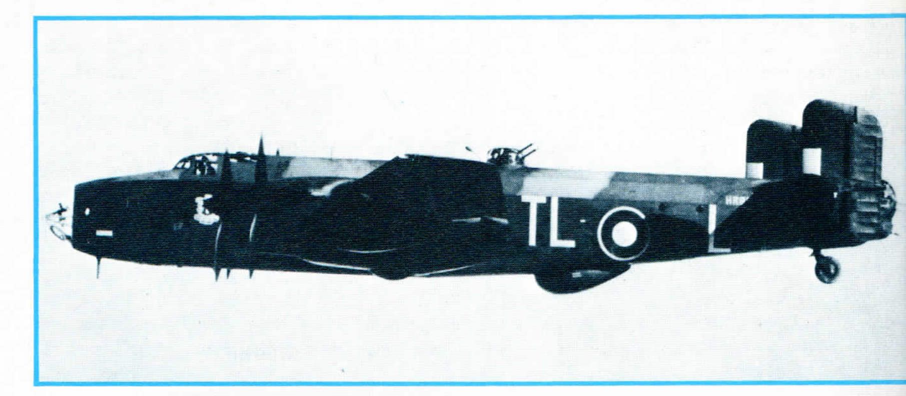
En servicio con la Imperial Airways

En 1934, participó, como navegante de un Lockheed Vega, en la carrera aérea a Australia, patrocinada por McRobertson, en el curso de la cual el piloto del aparato no pudo evitar estrellarse cuando aterrizaban en Aleppo, Siria. Bennett se hirió en una rodilla y se fracturó tres vértebras. Sin embargo, estas heridas no le tuvieron inactivo durante mucho tiempo: dos sema-

nas más tarde estaba de regreso en Calshot y otra vez en vuelo. En agosto de 1935, poco antes de su boda, se retiró de la RAF e ingresó en la Imperial Airways en enero de 1936. Al servicio de la Imperial Airways, pilotó los hidroaviones que realizaban el viaje entre Alejandría y Bríndisi, sobre el Mediterráneo.

A comienzos de 1938, Bennett solicitó el mando del *Mercury*, el avión parásito de la aeronave Mayo Composite. El Short-Mayo Composite se había construido como medio para lanzar un hidroavión capaz de transportar grandes cargas. El aeroplano «madre» inferior era un hidrocanoa Short S21, y el superior era un hidroavión S20. La idea consistía en que el gran hidrocanoa, con el hidroavión de menor tamaño fijado sobre su parte superior, despegara y ganara altura y distancia antes de liberar su carga, la cual volaría hasta su destino mientras la nave «madre» regresaba a la base.

Bennett colaboró en el desarrollo de esta idea, y los días 21 y 22 de julio de 1938 se realizó el primer viaje comercial de esta aeronave compuesta. El piloto australiano, al mando del S20 *Mercury*, cubrió la distancia de 4720 km entre Irlanda y Montreal en sólo 20 horas y 20 minutos, después de separarse del S21 tras el despegue desde la costa de Foynes. Más adelante, aquel mismo año, batió el récord de distancia en hidroavión, con el *Mercury* realizando el vuelo de Southampton a Alexander Bay, en la desembocadura del río Orange (Sudáfrica), en 42 horas y 30 minutos.



Cuando al año siguiente estalló la guerra, era comandante del *Cabot, un hidroavión de transporte de correo* que cubría la ruta Southampton-Nueva York.

Teorías sobre bombardeo

Bennett abandonó la Imperial Airways, o BOAC como se denominaba ahora, en 1939. El Ministerio de la Producción aeronáutica lo envió a América con la misión de realizar vuelos de traslado de aviones americanos desde Canadá a Gran Bretaña. Finalmente, fue nombrado co-organizador del Servicio atlántico de autotraslado. Durante el verano de 1941, Bennett reingresó en la RAF y se le encomendó el mando del 77° Squadron, con base en Leeming, equipado con Whitley. Se sorprendió ante la necesidad de volar en aero*planos que consideraba obsoletos, y pronto creció su* insatisfacción cuando comprobó los escasos efectos que causaban los ataques del Mando de Bombardeo sobre los objetivos militares alemanes. De todas formas, llevó a cabo varias misiones con su escuadrón que le permitieron obtener valiosos conocimientos y cierta experiencia en los diversos métodos de bombardeo, y puso mucho cuidado en que sus tripulaciones estuvieran bien adiestradas y capacitadas para destruir los blancos fijados. En abril de 1942, tomó el mando del 10° Squadron, equipado con Halifax, y continuó el entrenamiento de su tripulación con estos aparatos.

En la noche del 28 al 29 de abril, dirigió una incursión aérea contra el acorazado alemán *Tirpitz*, anclado en Aasfjord, Noruega. Durante el ataque, su Halifax fue alcanzado varias veces por el fuego enemigo y su artillero de popa fue herido. Con el ala de estribor en

A la izquierda: el Halifax II del 35° Squadron perteneciente a Alec Cranswick, un hábil piloto de guía de formaciones. Bajo la cabina puede observarse el emblema del escuadrón.
Abajo: el Short-Mayo Composite, integrado por el componente inferior, similar a un hidrocanoa Empire Class, y por el superior, el Mercury. *En 1938, con el* Mercury, *Bennet batió el récord de distancia en hidroavión, que todavía no ha sido superado (Philip Moyes; Shorts).*



llamas, siguió adelante, pero cuando avistó el buque camuflado ya era demasiado tarde para lanzar las bombas. Cuando el aparato era pasto de las llamas, dio la orden de lanzarse en paracaídas y mantuvo en su rumbo el Halifax mientras la tripulación escapaba. Bennett saltó en el preciso momento en que se desprendía el ala en llamas. Su paracaídas se abrió poco antes de caer en un paraje cubierto de nieve. En colaboración con su operador de radio y con la ayuda de algunos noruegos, logró evadirse de los alemanes y finalmente llegó a Suecia, desde donde regresó a Inglaterra y a su escuadrón, casi un mes después de que su avión fuera derribado.

Poco después, fue llamado por el comandante en jefe del Mando de Bombardeo, su antiguo jefe, «Bert» Harris. «Bomber» Harris, como otros importantes oficiales del Mando de Bombardeo, consideraba que el único modo de mejorar la precisión de los bombardeos consistía en perfeccionar los sistemas de ayuda a la navegación y señalizar exactamente los blancos en las áreas previstas como objetivo. Aunque Harris era partidario de que cada grupo de bombardeo tuviera su propio escuadrón de señalización, la opinión general favorecía la creación de una fuerza especial que marcara todos los objetivos en cada incursión. Contra su voluntad, Harris tuvo que acatar una orden directa del jefe del Estado Mayor del Aire, y así nació la Pathfinder Force (Fuerza de guía de formaciones), con la insistencia por parte de Harris de que Bennett fuera el líder de esa fuerza, ya que tenía gran confianza en el aviador australiano, llegando a afirmar que se trataba del piloto más eficiente que jamás hubiera conocido.

Tras su ascenso a jefe de Group, Bennett aplicó de inmediato todas sus energías en la creación de su nuevo mando, con lo que demostró que la elección de Harris había sido acertada.

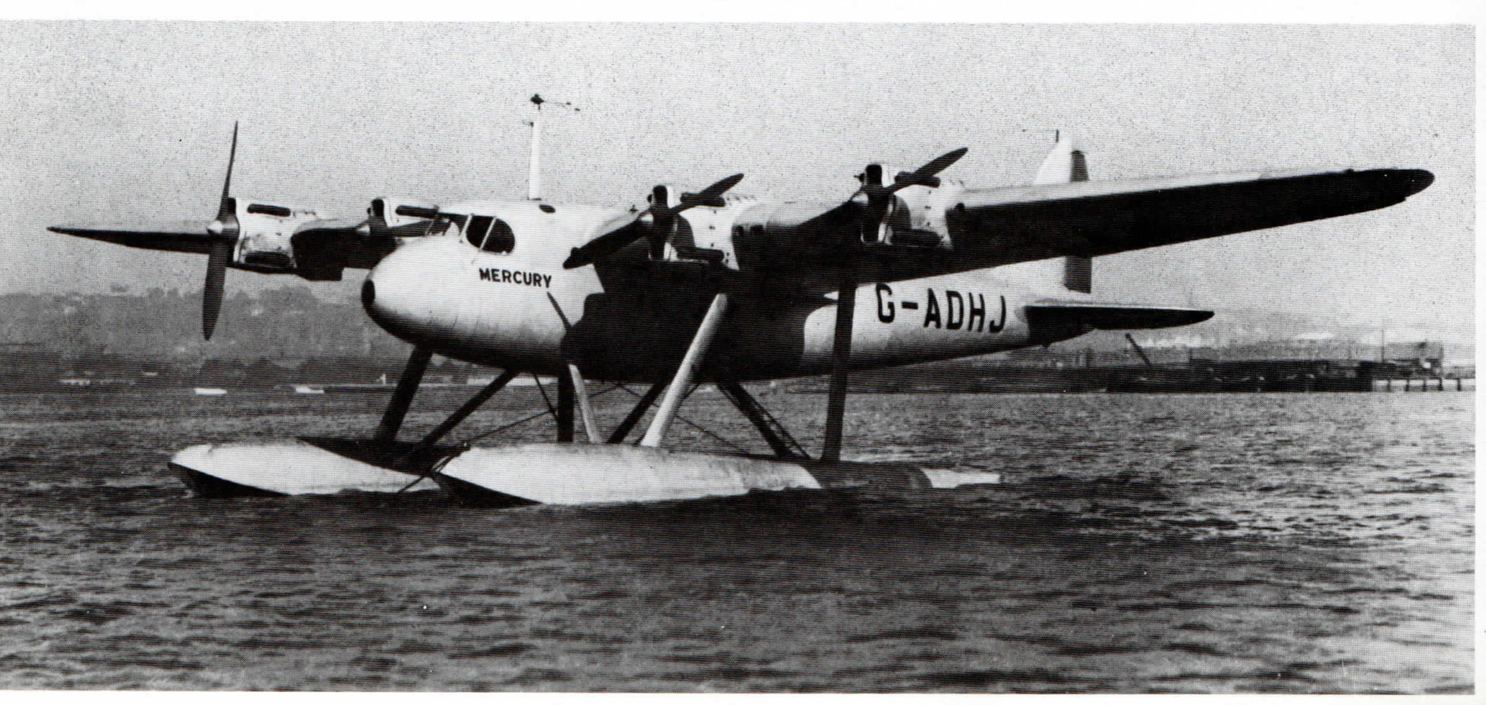
Ayudas para la precisión

Entre los sistemas de ayuda a la navegación con que contaban los escuadrones de guías de formaciones figuraba uno de los primeros modelos de radar aerotransportado, llamado «H2S», así como el más reciente «Oboe», un sistema controlado desde tierra para guiar a un avión hacia un objetivo previsto, hasta una distancia de 560 km de la instalación de control en tierra. Con tripulaciones experimentadas, las cuales a menudo cumplían su segundo período de servicio, que se habían presentado de forma voluntaria y también reconocían la necesidad de localizar y señalizar los objetivos con precisión, la Fuerza de guías de formaciones se convirtió muy pronto en un elemento de primerísima importancia.

La Fuerza de guías de formaciones comenzó a actuar con cinco escuadrones, el 7°, el 35°, el 83°, el 109° y el 156°, utilizando Stirling, Halifax, Lancaster y Wellington. Hacia agosto de 1942, estaba dispuesta para entrar en acción. Después de los reveses iniciales y de las pérdidas relativamente altas, hacia finales de aquel año esta fuerza había mejorado su rendimiento; a principios de 1943, se convirtió en 8° Group, y Bennett, que entonces era comodoro, fue promovido a vicemariscal del Aire.

Bennett dirigió el 8° Group hasta el final de la guerra, inspirando y alentando continuamente a sus hombres en la realización de sus misiones. Para entonces, sus escuadrones estaban equipados casi por entero con aviones Lancaster y, más adelante, el poderío de la Fuerza de guías de formaciones se incrementó con la adición de Mosquito. A finales de 1943, los guías de formaciones participaban en casi todas las incursiones nocturnas de las principales fuerzas de bombardeo y, en consecuencia, los objetivos se alcanzaban y se destruían con mucha mayor precisión. Cuando finalizó la guerra, esta fuerza había participado en más de 50000 misiones contra 3440 objetivos. Bennett, que había recibido la *Distinguished Service Order* (orden al mérito en el servicio) por su huida de Noruega, recibió también las *Companion of the Bath* (caballero de la orden del Baño) y *Commander of the Order of the British Empire* (comendador de la orden del Imperio británico) por su liderazgo al frente de la Fuerza de guías de formaciones. Refiriéndose a Bennett, Harris dijo: «Su coraje, tanto moral como físico, es sorprendente, y como técnico no tiene rival... Hemos tenido suerte al contar con un hombre de tan elevadas dotes para organizar y dirigir los escuadrones de guías de formación.»

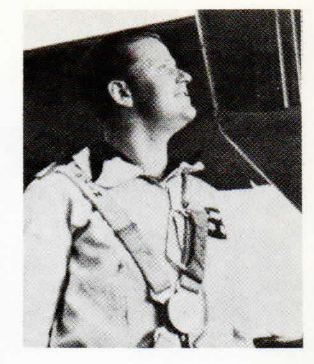
Cuando se licenció de la RAF, poco después de la guerra, Bennett tomó la determinación de mantener la paz, que se había conquistado a tan alto precio. Fue diputado liberal por Middlesborough West y llegó a ser presidente de la Asociación de las Naciones Unidas. Más tarde, convencido de que aisladamente poco podía hacer por modificar los grandes problemas del mundo, volvió a interesarse por el vuelo y llegó a ser gerente de la British South American Airways. Después de retirarse de esta empresa, tomó parte de forma muy activa en el puente aéreo de Berlín, en 1948.



El hidroavión S20 Mercury, *que formaba parte del Short-Mayo Composite. Cuatro motores Napier Rapier V permitieron que este aparato llegara a destinos alejados, en los años anteriores a la guerra, al mando de Donald Bennett (Shorts).*

Avutarda azul

Narciso Bermúdez de Castro, sin ser considerado uno de los ases de la guerra civil española, pasó a la historia por pertenecer a la célebre Patrulla Azul



Arriba Narciso Bermúdez de Castro fotografiado durante la época de la guerra civil española (Archivo J A Guerrero)

Abajo alineación de Fiat Chirri del Grupo Morato (Archivo J A Guerrero)

En la parte inferior el Fiat CR 32 Chirri, el avión de los miembros de la Patrulla Azul Su maniobrabilidad sólo era superada por el caza republicano Polikarpov I 15 Chato (Archivo J A Guerrero)

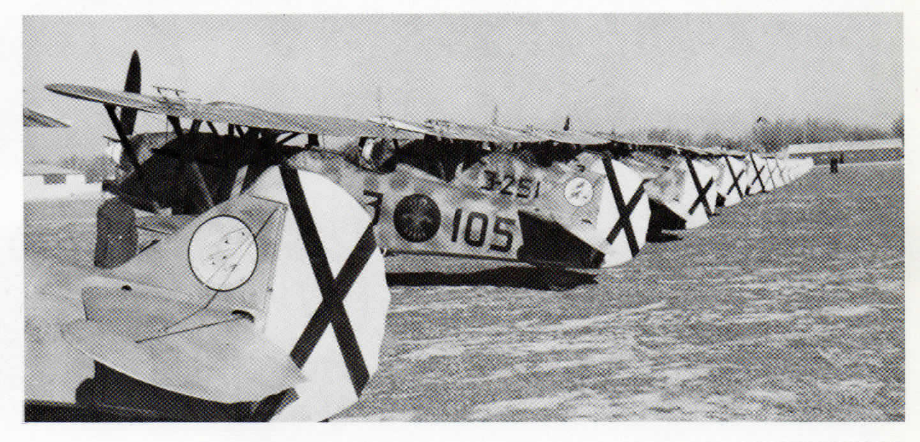
El granadino Narciso Bermúdez de Castro y Zafra-Vázquez perteneció a una de las últimas generaciones de pilotos que ingresaron en la aviación procedentes de otras armas; en efecto, Bermúdez de Castro, tras abandonar el arma de Infantería, ingresó en la aviación y obtuvo el título de observador; más adelante, en 1932, cuando contaba 25 años, recibió su certificación como piloto de caza.

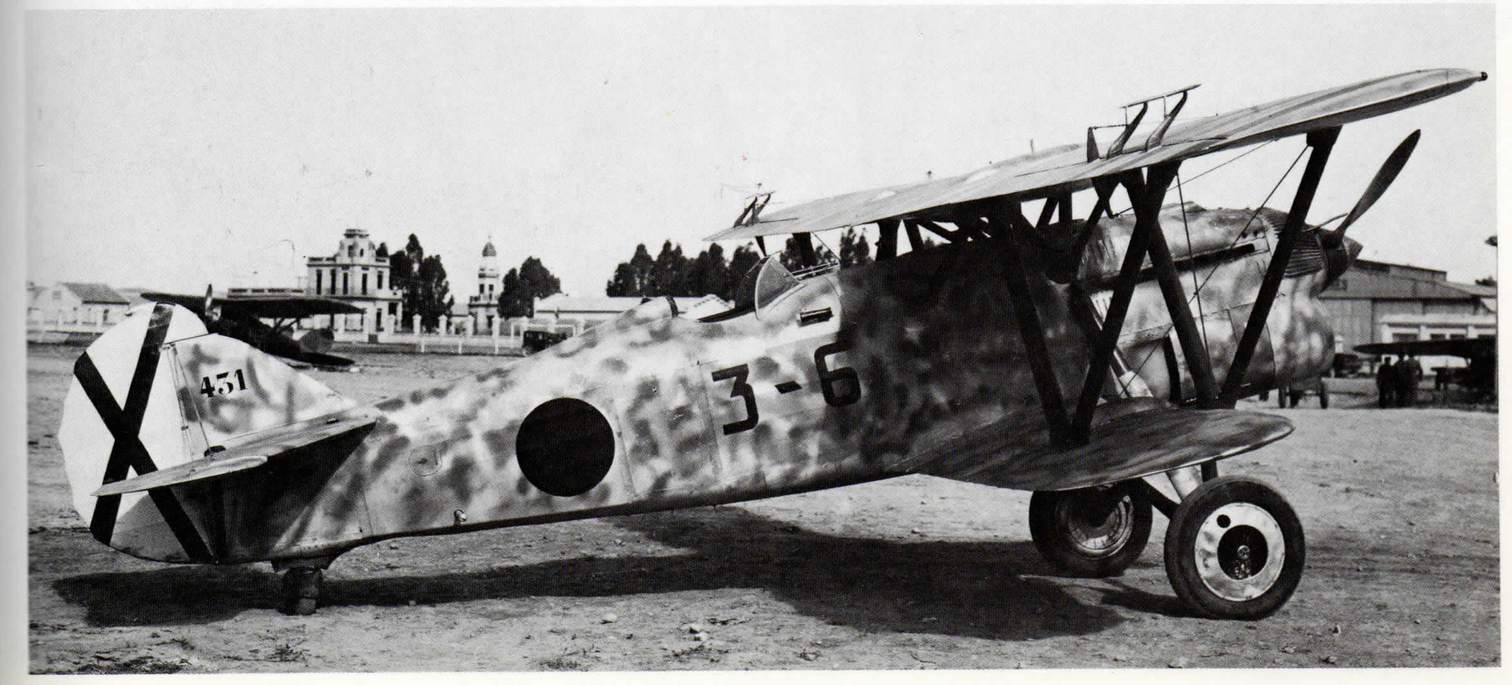
En 1936, el entonces teniente Bermúdez de Castro se hallaba destinado en la base de Armilla, Granada. El 20 de julio de ese mismo año, secundado por un grupo de oficiales y personal de tropa, el piloto se hizo con el control de ese aeródromo y lo puso a disposición del bando sublevado. Durante los últimos días de julio y los primeros de agosto de 1936 reinó en todo el país una gran confusión, ya que nadie, ni incluso el propio gobierno, sabía a ciencia cierta qué partido había tomado cada una de las unidades militares o el cariz que adquiría la situacion en las diferentes regiones del país. El gobierno constitucional ignoraba que la base aérea de Granada estaba en manos de los rebeldes, por lo que para reforzar esa guarnición ante un posible motín envió al aeródromo tres cazas Nieuport 52, que fueron capturados por las tropas sublevadas cuando tomaron tierra.

El 22 de julio, Bermúdez de Castro, a los mandos de un Nieuport, efectuó una misión de ametrallamiento y el 24 atacó una columna republicana, acción en la que resultó herido. A primeros de agosto se anotó su primera victoria, un Nieuport 52 republicano, y el 7 de diciembre, operando desde la base sevillana de Tablada y a los mandos de un Fiat CR.32 Chirri, batió un bimotor republicano Tupolev SB-2 Katiuska en la vertical de Castilblanco.

Las virtudes como piloto demostradas por Bermúdez de Castro propiciaron que el comandante García Morato le "reclutara" para constituir, junto con el capitán Salvador, la unidad que con el tiempo se convertiría en la popular Patrulla Azul. Como miembro de esta unidad, Bermúdez de Castro participó en la batalla del Jarama, en febrero de 1937, en la que la decidida actuación de Salvador, Bermúdez de Castro y Morato, apoyados más tarde por pilotos italianos, permitió que la aviación nacionalista adquiriera la supremacía aérea. El 20 de abril, Bermúdez de Castro se anotó su tercera victoria, un biplano Aero A-101 Papagayo, y el 12 de junio, cuando la Patrulla Azul ya se había convertido en el Grupo 2 G-3, Bermúdez de Castro consiguió su cuarto y último derribo, un caza Polikarpov I-16 Mosca, durante la batalla de Brunete. Un mes después, el 12 de julio, en un combate sobre el mismo frente contra cazas republicanos I-16 y Polikarpov I-15 Chato, Bermúdez de Castro fue alcanzado por un avión gubernamental y su Fiat (matrícula 3-62) se estrelló contra el suelo envuelto en llamas.

Quizás el principal mérito de Bermúdez de Castro fue su pertenencia a la Patrulla Azul que, si bien comenzó como un trío de Fiat tripulados por excelentes pilotos, se convirtió en la espina dorsal de la caza nacionalista en la guerra civil española. El emblema de la Patrulla, un disco blanco con tres aves azules (el mirlo representaba a Salvador, el halcón a Morato y la avutarda a Bermúdez de Castro), se ha perpetuado hasta nuestros días en los Mirage III del Ala 11, con base en Manises.





El caballero de hierro

La vida fue un continuo desafío para este audaz piloto de caza, que nunca se dio por vencido pese a las numerosas heridas que sufrió

Rudolf Berthold, a quien durante la primera guerra mundial los alemanes apodaron el «caballero de hierro», nació el 24 de marzo de 1891 en Ditterswind, en el sur de Alemania, hijo de un guardia forestal.

Rudolf no estaba dispuesto a continuar en el oficio de su padre y, como hicieron gran parte de los jóvenes de aquella época, escogió la carrera militar. Cuando terminó sus estudios en la escuela militar fue destinado al 20° Regimiento de infantería Graf Tauentzien von Wittenberg. Sin embargo, fascinado por el vuelo, solicitó un puesto de observador aéreo y como tal fue asignado a la Feldfliegerabteilung 23, en la que se hallaba en servicio cuando en 1914 estalló la guerra. Esta unidad se destacó especialmente durante el avance alemán hacia París, en la primera fase del conflicto, y, por su valor, Berthold fue citado varias veces en la orden del día y condecorado con la Cruz de hierro.

Pero ser observador no le bastaba, por lo que solicitó y obtuvo el permiso para asistir a la escuela de aviación de Halberstadt, primero, y a la de Grossenhain más adelante, en las que se distinguió como uno de los mejores alumnos del curso. Tras obtener el título de piloto, Rudolf Berthold fue destinado en enero de 1915 a una unidad que luchaba contra la Fuerza Expedicionaria Británica en el frente occidental y que estaba dotada con aeroplanos biplaza AEG de observación y bombardeo.

El 15 de septiembre, fue atacado y alcanzado por un caza enemigo que continuó pegado a su cola durante la rápida caída. Berthold, que se hallaba herido, no estaba en condiciones de reaccionar ni de maniobrar para huir y probablemente habría muerto junto con su observador, de no haber mediado un amigo, el futuro as de caza Hans Buddecke, quien atacó y derribó al aeroplano británico. Pese a tener un brazo inmovilizado a causa de las heridas, Berthold consiguió aterrizar sin más percances.

En enero de 1916, la Feldfliegerabteilung 23 recibió





Entre febrero de 1916 y agosto de 1918, Rudolf Berthold (a la derecha) derribó 44 aviones enemigos en el frente occidental. Arriba, varios Fokker D VII, modelo que utilizó el as alemán en las últimas misiones de la guerra (Chaz Bowyer).

Hacia finales de 1917, el Albatros DVa fue asignado a las unidades operativas en un intento por conservar la superioridad aérea alemana, amenazada por los nuevos SE 5a y Sopwith Camel británicos. El Albatros fue el avión más utilizado entre 1917 y 1918 más de 1 500 unidades fueron empleadas en el frente occidental. El de la fotografía de la izquierda fue restaurado por el Museo histórico de la guerra australiano (Eric Watson).



Berthold (quinto a partir de la izquierda, entre los pilotos sentados), fotografiado en Vaux durante la fiesta celebrada tras la concesión de la orden Pour le mérite, *otorgada por su décima victoria. A la derecha del caballero de hierro está Hans Buddecke, el amigo que sacrificó su vida por salvarlo (Chaz Bowyer).*

varios monoplazas Fokker Eindecker para la escolta de los AEG y los dos amigos se convirtieron en pilotos de caza, haciendo realidad su sueño. El 2 de febrero de 1916, Rudolf Berthold obtuvo con el Fokker su primera victoria, cuando derribó un Voisin francés. El día 5, en un combate en solitario contra tres enemigos, consiguió derribar un BE 2c británico, pero de nuevo resultó herido. Resuelto a no dejar su unidad, el 13 de marzo alcanzó otro BE y en abril derribó un Farman y otro BE más.

Más tarde, mientras probaba un Pfalz E IV tuvo un accidente del que salió con algunas fracturas, pero en cuanto le fue posible, en lugar de aprovechar el permiso que le habían concedido para recuperarse, el piloto se reincorporó a su destino. El 24 de agosto, derribó un Nieuport y, sucesivamente, otros aparatos, hasta alcanzar la décima victoria, por la que le concedieron la ambicionada condecoración *Pour le mérite.* Antes de que acabara el año, Berthold logró aún otra victoria y le fue encomendado el mando de la Jasta 14, equipada con Halberstadt D2, para apoyar al 8° Ejército, que operaba en el sector francés.

En el primer trimestre de 1917, el ya famoso aviador no tuvo ocasión de anotarse nuevas victorias, pero en abril se rehizo, y derribó en combate tres aviones enemigos. En agosto, asumió el mando de la Jasta 18, que desarrollaba sus actividades en el sector británico del frente, más activo que el francés, y en septiembre derribó catorce aeroplanos, casi todos ellos monoplazas Sopwith y SPAD.

En octubre, durante su enésimo combate, una ráfaga de ametralladora le alcanzó el brazo derecho, lo que le obligó a permanecer en un hospital durante cuatro meses. En realidad, debería haberse quedado allí durante mucho más tiempo, ya que su brazo no acababa de sanar, hasta el punto que los médicos pensaron en amputárselo. Pero Berthold, que aún tenía la herida abierta, consiguió abandonar el hospital y en marzo de 1918 se reincorporó al servicio activo. El día 10 de aquel mes, a la cabeza de una formación de ocho aeroplanos, fue atacado por 18 aviones británicos, algunos de los cuales se cebaron especialmente en él. También en aquella ocasión estaba su amigo Buddecke para salvarle, aunque pagó por ello con su propia vida.

Duelo en ocho minutos

Cuando fue nombrado comandante de la Jagdeschwader 2, sus superiores ordenaron a Berthold, conocido ya como el «caballero de hierro», que no volviera a volar en solitario. La unidad utilizaba los nuevos aeroplanos Siemens Schuckert D III, inestables, poco maniobrables y cuyo motor se averiaba con bastante frecuencia. Por su parte, Berthold obtuvo uno de los primeros ejemplares del Fokker D VII, en el que ordenó que modificaran los mandos para poder manejar el aparato con una sola mano, con lo cual demostró ser un «manitas», pese a su grave desventaja física. En efecto, el 28 de mayo derribó (su vigésimonona victoria) un Nieuport 27, el 29 un SPAD, el 30 un Bréguet y, durante los meses siguientes, otros aviones, hasta llegar a un total de 40 victorias.

De esta época de su actividad como caballero del cielo merece recordarse la lucha del 12 de junio de 1918. Mientras regresaba de una misión, Berthold avistó un SPAD biplaza, e indicando a sus compañeros que regresaran a la base (contraviniendo así la orden de no actuar en solitario), se dispuso para el combate, aun cuando sabía que sólo le quedaban ocho minutos de autonomía antes de agotar el combustible. Cuando el motor ya comenzaba a «toser», el piloto alemán acribilló con sus proyectiles al enemigo y después aterrizó, sin una gota de gasolina, cerca de una batería alemana. Los hombres de la Jagdgeschwader 2 ya le daban por desaparecido, cuando recibieron una llamada telefónica de Berthold con la orden imperiosa de que le prepararan de inmediato otro Fokker, pintado de azul (su color preferido) y con su emblema: la «espada alada».

El 8 de agosto el as derribó dos Sopwith y, dos días después, dos bombarderos D.H. 4, elevando su número de victorias a 44. Sin embargo, poco después del victorioso ataque al segundo D.H. 4, varios Sopwith Camel iniciaron una feroz persecución al Fokker, que acabó por estrellarse contra una fábrica. Aquella fue la sexta y última caída de Berthold durante la guerra. En el hospital de campaña, los médicos advirtieron que, además de diversas fracturas y heridas, el piloto se había roto el brazo que, herido con anterioridad, nunca había sanado.

No obstante, pocos días después de ese accidente, el caballero de hierro quiso reincorporarse a su unidad y fue precisa la intervención personal del Káiser para que desistiera y completara su recuperación en el hospital, donde permaneció hasta el armisticio. Durante las últimas semanas en el frente, el dolor en el brazo se había agudizado; a menudo, sus compañeros de escuadrilla advertían que Berthold gritaba de dolor, sin interrumpir por ello el combate o la misión en que se hallaba empeñado.

La Banda de Hierro

Después de la guerra, el as alemán volvió al servicio como comandante del aeródromo de Döberitz, pero en 1919 organizó su propio cuerpo franco, al cual dio el nombre de Eiserne Schar Berthold (Banda de Hierro de Berthold). El 1 de mayo, apoyado por un destacamento del ejército regular, marchó sobre Munich para derrocar al régimen comunista que se había instalado en la capital bávara.

El 15 de mayo de 1920, pocos días después de cumplir 29 años, el ex aviador volvió a enfrentarse a los comunistas, esta vez en Hamburgo, y fue capturado. El jefe de los «guardias rojos» le pidió que le entregara la pistola a cambio de su vida. Berthold no tuvo más opción que obedecer, pero, mientras abría paso entre la multitud hostil, fue agredido y derribado con las culatas de los fusiles. Alguien intentó estrangularlo con la cinta negra y roja de la orden *Pour le mérite* que llevaba siempre al cuello con orgullo. Por último, le dispararon siete tiros en la espalda.

Este fue el fin de uno de los pilotos de caza más audaces de la Alemania de Guillermo II, que quiso seguir combatiendo más allá de los límites de lo posible y que, acabada la guerra, como otros ex combatientes convencidos por la deletérea consigna de la «Alemania traicionada», organizó un grupo de voluntarios para luchar contra las fuerzas revolucionarias de izquierda.

El as de Malta

El canadiense George F. Beurling sobresalió como piloto de caza, combatiendo para la RAF en los cielos de la isla mediterránea

Excelente puntería, agudeza visual, reacciones rápidas, agresividad, entrega al deber, inconformismo y preferencia por el combate en solitario eran algunas de las virtudes que convirtieron a George Frederick Beurling en uno de los más temibles pilotos de caza de la segunda guerra mundial sobre la sitiada isla de Malta.

Nacido en Verdun, Canadá, de padre sueco y madre inglesa, el joven Beurling pasaba gran parte de su tiempo contemplando los aviones del cercano aeropuerto de Montreal, donde, con sólo diez años, tuvo ocasión de probar la experiencia del vuelo. Desde aquel momento creció su pasión por el vuelo y, animado por Ted Hogan, el piloto que había hecho posible su bautismo del aire, fue madurando la decisión de dedicarse a la aviación. Durante su adolescencia, Beurling trabajó ocasionalmente en los oficios más diversos para conseguir el dinero necesario con que pagarse sus lecciones de vuelo. Por fin, aprobó los exámenes para la obtención del título de piloto, pese a que aún no había alcanzado la edad mínima reglamentaria.

En 1939, trató de trasladarse a China, país que estaba en guerra con Japón y necesitaba pilotos, pero le detuvieron cuando intentaba pasar la frontera con Estados Unidos y fue devuelto a casa. Había presentado también una solicitud de alistamiento en la Royal Canadian Air Force, pero fue rechazado a causa de sus malas calificaciones escolares. Entonces decidió intentar el ingreso en la RAF. Con ese propósito, embarcó



George F. Beurling, ya convertido en el as de Malta, es felicitado por el vicemariscal del Aire L.D.D. McKean, antes de partir de permiso hacia el Canadá, en el otoño de 1942 (Crown Copyright).

Durante la segunda guerra mundial, la base aeronaval británica de Malta, debido a su notable importancia estratégica, hubo de soportar continuos bombardeos de la aviación alemana e italiana. En esta fotografía, una vista del Grand Harbour, en abril de 1942, con el destructor Talbot *en llamas (Farabola).*

En la doble página: aviones Spitfire del 249° Squadron alineados en tierra. Beurling luchó con el Squadron de Malta, cuyo emblema aparece reproducido arriba, a la izquierda, desde junio hasta octubre de 1942, y en sus filas consiguió casi todas las victorias.
Abajo, a la derecha: el as canadiense muestra con orgullo los trofeos procedentes de un Macchi MC 202 del 51° Stormo derribado por él (Imperial War Museum, Londres; Crown Copyright).

como grumete en un buque, y mientras la guerra iba recrudeciendo, atravesó el Atlántico.

El paraíso de los pilotos de caza

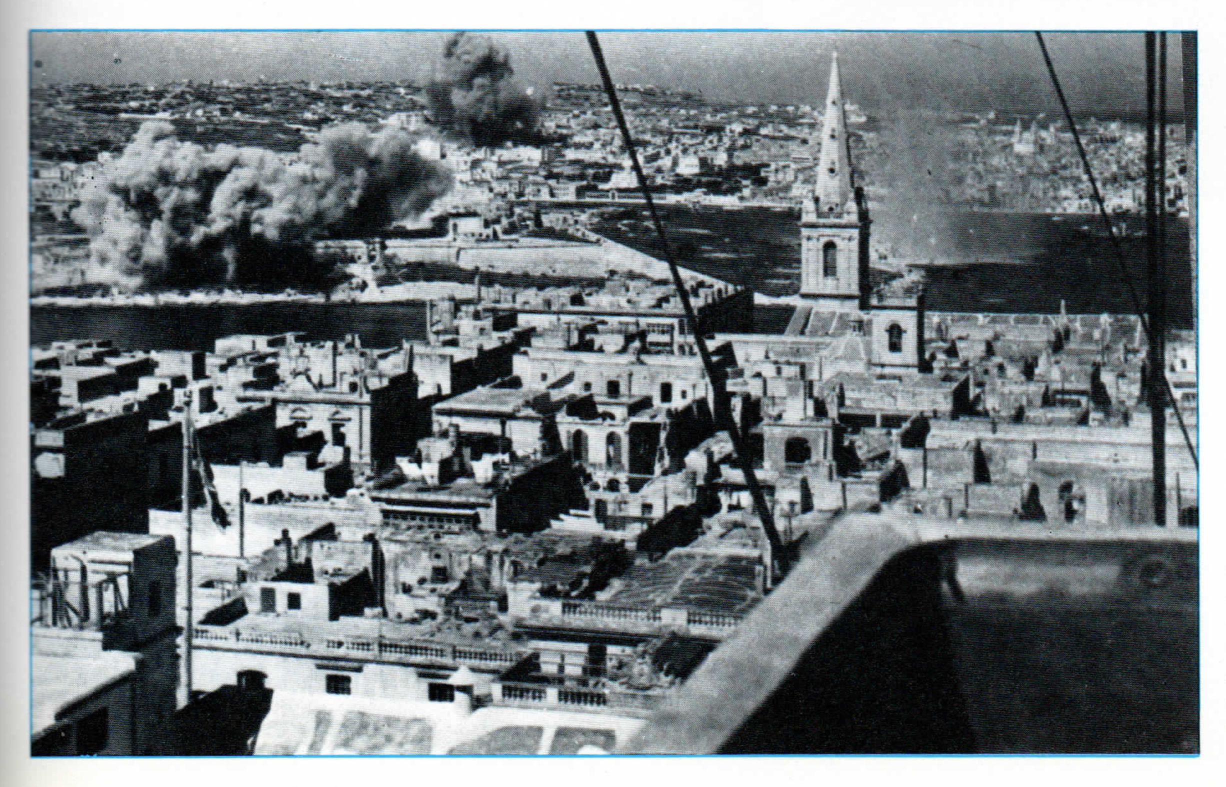
A pesar de su experiencia, Beurling tuvo que partir de cero en las fuerzas aéreas británicas del tiempo de guerra. Ciertamente, su carácter indisciplinado no le ayudó mucho, pero de todos modos consiguió superar el duro período de adiestramiento, teniendo incluso la suerte de contar entre sus instructores a Ginger Lacey, famoso piloto de la Batalla de Inglaterra.
Con el grado de sargento piloto, fue destinado al 403° Squadron de la RCAF, pero ya que ese escuadrón estaba formado únicamente por personal de la RCAF y Beurling pertenecía a la RAF, fue transferido al 41°, donde encontró ciertas dificultades de adaptación. Durante las misiones de hostigamiento que realizaban los cazas ingleses sobre Francia, Beurling rompía la formación con frecuencia y se lanzaba en picado en pos de los aviones enemigos, acción muy criticada por sus colegas, habituados a la disciplina de la RAF.
Sin embargo, Beurling ya había derribado dos aviones enemigos (dos Fw 190, el 1 y el 3 de mayo) cuando consiguió que le transfirieran a Malta, que por entonces se conocía como «el paraíso de los pilotos de caza». En ese nuevo destino, su increíble precisión en el tiro, combinada con una pasión visceral por el combate aéreo, le convirtieron en un peligroso adversario para los aviadores alemanes e italianos.
A comienzos de junio de 1942, tras despegar del portaaviones británico *Eagle*, alcanzó la isla y fue destinado al 249° Squadron. El día 12 del mismo abrió la cuenta de sus éxitos averiando un Bf 109, y el 6 de julio hizo lo propio con un bombardero Cant Z 1007 y derribó dos Macchi MC 202 y un Bf 109. Dos días más tarde, abatió otro Messerschmitt y probablemente un segundo, y, al día siguiente, tres Macchi MC 202. Con un total de nueve victorias, de las cuales había conseguido siete en sólo cuatro días, fue condecorado con la *Distinguished Flying Medal* (medalla al mérito de vuelo). Pocos días después derribó un Reggiane Re 2001 y, el día 27, destruyó cuatro cazas, dos Macchi y dos Bf 109, y causó daños a otros dos.
Junto con otros siete pilotos, atacó la escolta de una formación de Ju 88. Tras avistar cuatro Macchi, que volaban por debajo de su avión, se separó de la formación y alcanzó al caza italiano más retrasado, que entró en barrena, aunque finalmente logró realizar un afortunado aterrizaje en la cercana isla de Gozo.
Mientras tanto, el as canadiense había encuadrado en su punto de mira a otro Macchi, que cayó envuelto en llamas. Poco después aparecieron varios Bf 109 deba-



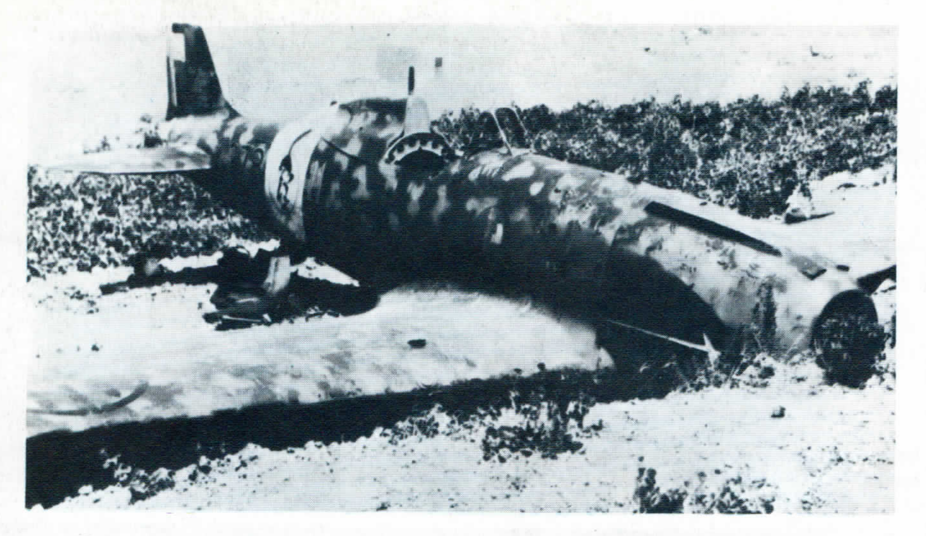
jo de él, pero el piloto efectuó un rizo invertido y se situó a su vez debajo de los aviones enemigos; a continuación se lanzó decididamente sobre ellos y abrió fuego, incendiando a uno y haciendo saltar en pedazos a otro. Regresaron a la base y, tras reabastecerse de combustible y de municiones, los cazas del 249º Squadron despegaron de nuevo y Beurling volvió a enfrentarse con los Bf 109. Uno de ellos se precipitó en el mar, en tanto que otro fue visto mientras perdía altura dejando tras de sí una estela de humo. El mes acabó con el derribo, el día 29, de otro Messerschmitt.

Beurling, comenzó el mes de agosto con la destrucción de un Ju 88 (el día 8), pero el Spitfire del piloto canadiense fue alcanzado por el fuego de un Messerschmitt y tuvo que realizar un aterrizaje forzoso. Tras derribar otro Junkers el día 13, Beurling hubo de quedarse en tierra durante algún tiempo a causa de una disentería.

Estando de baja en el servicio, fue condecorado con una barra para su *Distinguished Flying Medal,* y en septiembre le comunicaron la orden de asumir un puesto de mando, cargo que no pudo rechazar como había



Otra panorámica de Malta, en abril de 1942, durante una incursión de la aviación del Eje. Las columnas de humo señalan los puntos alcanzados durante el bombardeo (Imperial War Museum).





Arriba: uno de los siete Macchi MC 202 que Beurling derribó en el cielo de Malta. Sobre estas líneas: un cañón Bofors de la defensa antiaérea (Camera Press).

hecho en ocasiones anteriores. Recuperado de su enfermedad, el 25 de septiembre Beurling volvió a volar, coincidiendo con la reanudación de la actividad enemiga, y apenas reincorporado a la acción, destruyó dos Bf 109 pertenecientes a una formación de 18 aviones.
El 9 de octubre, mientras probaba un Spitfire, fue informado por el control de tierra de que se aproximaban dos Bf 109. Beurling los avistó sobre el mar, cayó en picado sobre ellos y después encabritó su aparato centrando al primero, que se estrelló sobre la isla. El segundo avión intentó huir, pero Beurling se le echó encima y le alcanzó en el depósito de carburante, que estalló en llamas. Estos dos derribos elevaron a 21 el total de su activo personal de victorias (o 23, si se contabilizan los dos Fw 190 derribados en Francia), y le valieron la *Distinguished Flying Cross* (cruz al mérito de vuelo).
El 13 de octubre, poco después de alcanzar un Ju 88, al que produjo algunos daños, fue atacado por varios Messerschmitt. Con un brusco viraje, se situó debajo de uno de los aparatos alemanes y haciendo gala de su mortífera puntería, lo alcanzó haciéndolo explotar; después, pasó a medirse con un segundo Bf 109, al que incendió el motor; el piloto alemán se lanzó en paracaídas, pero fue ametrallado y muerto por dos Messerschmitt que lo habían confundido con un inglés. Habiéndose librado de los Bf 109, Beurling avistó un Ju 88 y lo destruyó de inmediato, con lo que el total de sus victorias ascendió a 26.

El último combate sobre Malta

Poco después del mediodía del 14 de octubre, los Spitfire despegaron de nuevo para interceptar, en esta ocasión, una formación de ocho Ju 88 escoltados por unos cincuenta Bf 109. Los Spitfire se alejaron en dirección al mar con el fin de ganar altura y luego viraron hacia la isla. Beurling avistó entonces cinco aparatos de la escolta enemiga que estaban a punto de atacar en picado otros cazas ingleses, pero los alemanes advirtieron el peligro y se alejaron.
Beurling y sus compañeros se ocuparon entonces de los Ju 88. El canadiense acababa de incendiar uno de estos bombarderos, cuando pasó muy cerca de él un Spitfire, perseguido por ocho Bf 109. Beurling se lanzó tras ellos y, si bien había sido herido en el antebrazo izquierdo por el fuego del ametrallador de popa del Ju 88 incendiado, se dirigió con decisión contra los cazas enemigos: consiguió abatir uno, pero su aparato quedó convertido en un colador.
Después de retirarse de la refriega, en respuesta a una llamada de auxilio, se lanzó en picado sobre una veintena de Messerschmitt que atacaban a dos Spitfire y, pese a que su aparato estaba en pésimas condiciones, logró derribar un avión enemigo, pero recibió otra herida, esta vez en el talón derecho. Otro proyectil le rozó las costillas y el codo, en tanto que una esquirla de metralla le alcanzó la pierna izquierda. Para entonces, el Spitfire estaba gravemente dañado y envuelto en llamas, por lo que el piloto se vio obligado a lanzarse en paracaídas; caído en el mar, fue recogido por las lanchas de salvamento.
Después de esta última acción, por la cual recibió la *Distinguished Service Order* (orden al mérito en el servicio), Beurling recibió la orden de regresar a Gran Bretaña y, durante el viaje desde Malta a Gibraltar, vivió su última afortunada aventura mediterránea: sobrevivió milagrosamente a la caída del Liberator en que viajaba, mientras en el accidente perecían algunos pilotos de caza veteranos que también regresaban a Gran Bretaña para pasar un período de reposo.
Tras un permiso en Canadá, a fines de 1942, el as volvió al servicio, esta vez al mando de una patrulla de cuatro aviones del 412° Squadron de la RCAF, y si bien para él resultó terriblemente trabajoso adaptarse a la disciplina impuesta por las tácticas de combate de la RAF en Europa, el 2 de septiembre de 1943 consiguió abatir un Fw 190 mientras volaba al mando de su patrulla.
El 18 de octubre, salvó nuevamente la vida de milagro, cuando consiguió salir de un picado, a sólo 60 m del suelo, en el curso de un combate sobre Lille. El 30 de diciembre, conquistó su última victoria, otra vez contra un Focke-Wulf, durante una misión de escolta a bombarderos estadounidenses al noreste de París.
Con 31 victorias en su haber, «Buzz» Beurling, como lo llamaban sus camaradas canadienses (si bien la prensa lo había apodado «Clavito», por su costumbre de llamar a aquellas cosas o personas cuyo nombre desconocía con tal apelativo), se convirtió en el piloto canadiense con mayor número de aviones derribados durante la segunda guerra mundial.
En 1944, fue nombrado instructor de la Escuela avanzada de tiro, con sede en Catfoss. Al término de la guerra, se dedicó a vender aviones excedentes de guerra en Oriente Medio. El 20 de mayo de 1948, cuando despegaba con un bimotor Mitchell del aeropuerto de Urbe, en Roma, el aparato se precipitó y Beurling pereció en el accidente.



Como un lobo solitario

Especialista en ataques por sorpresa, William Bishop conquistó 47 victorias para el Royal Flying Corps entre 1915 y 1918, siendo condecorado en varias ocasiones

William A. Bishop a bordo de un Nieuport 17, el avión que pilotó en el 60° Group hasta julio de 1917, fecha en que la unidad fue reequipada con los SE 5a, más modernos y mejor armados (Camera Press).

William Avery Bishop nació en Owen Sound, en la provincia de Ontario (Canadá), el 8 de febrero de 1894. Era hijo de un abogado; tenía un carácter alegre y vital, y una gran afición por los paseos a caballo y la natación. Cuando cumplió 17 años fue enviado, como ocurriera con su hermano mayor, al Royal Military College, más por razones de estudio que por seguir la carrera militar, pero en 1914 le sorprendieron mientras intentaba copiar durante un examen. La comunicación de su castigo fue aplazada hasta el otoño siguiente, cuando comenzara el nuevo curso, pero mientras tanto había estallado la guerra en Europa y Bishop no volvió al colegio. En su lugar, se alistó en el Mississauga Horse, un regimiento de Toronto, y, a continuación, pasó al 7° de Fusileros montados, con el cual zarpó hacia Inglaterra en junio de 1915.

Puesto que la guerra de trincheras había reducido la función de la caballería, Bishop tuvo que prestar servicio en tareas totalmente alejadas de su sueño romántico de cargar al galope contra las posiciones enemigas. Y, dado que no tenía ninguna intención de sumarse a la infantería, decidió ingresar en el Royal Flying Corps. Pasó entonces al 21° Group en Netheravon, donde le fue asignado el puesto de observador, y, con esta unidad, permaneció en Francia desde enero hasta el verano de 1916. A consecuencia de varios accidentes y de algunas heridas leves, fue exceptuado del servicio durante cierto tiempo y regresó a Gran Bretaña para descansar; incluso realizó un viaje a Canadá para someterse a un reconocimiento general.

De regreso en Gran Bretaña, Bishop asistió a una escuela de pilotos y, tras haber obtenido el título, prestó servicios en las unidades de vuelo de la Home Defence (Defensa metropolitana) hasta marzo de 1917, año en que regresó a Francia, destinado al 60° Group, que contaba con aviones de reconocimiento Nieuport.

Felicitaciones de Trenchard

Pocos días después de su llegada al frente, estrelló un Nieuport, por lo que sus superiores consideraron la idea de enviarlo de nuevo a la escuela de vuelo para que completara su adiestramiento. Sin embargo, al día siguiente, 25 de marzo, sobrevoló las líneas enemigas y reclamó el derribo de un monoplaza Albatros. Mientras lo perseguía en picado, el motor de su avión empezó a fallar, por lo cual se vio obligado a efectuar un aterrizaje forzoso en una zona que, según su parecer, debía ser territorio enemigo: afortunadamente, pocos minutos antes, sin saberlo, había atravesado las líneas y se encontró entre amigos.

Cuando regresó a su grupo y comunicó la destrucción del aeroplano alemán, su comandante decidió su continuidad en el frente. Bishop llevó a cabo entonces numerosas misiones sin incidentes y el último día de marzo pudo comunicar el derribo de un segundo Albatros.

En las duras batallas del «abril sangriento», a los mandos de su aparato incendió dos globos cautivos antiaéreos y derribó nueve aeroplanos alemanes. En mayo, continuó su racha de derribos y llevó a 22 el total de sus victorias. En ese momento, le concedieron la *Military Cross* (cruz militar) y, poco después, la



Bishop con su perro Nigger, *que tenía como mascota y que, al parecer, le traía suerte. La costumbre de Bishop de volar en solitario a menudo le enfrentaba a situaciones inesperadas, como en su última misión, cuando combatió contra cinco Pfalz D III, derribando cuatro de ellos (Public Archives of Canada).*

Distinguished Service Order (orden al mérito en el servicio).
A principios de mayo, Albert Ball, del 56° Group, visitó el 60° y habló con el canadiense. Ambos discutieron un plan para atacar un aeropuerto alemán al amanecer y Ball le preguntó a Bishop si estaría dispuesto a acompañarlo en aquella misión. Bishop aceptó, pero Ball murió en acción pocos días después, antes de que la idea pudiese llevarse a la práctica. Sin embargo, Bishop no abandonó el plan y al alba del 2 de junio de 1917 realizó un ataque de este tipo.
En el informe de su ataque en solitario, Bishop comunicó haber ametrallado los hangares y derribado tres Albatros alemanes de reconocimiento que despegaron en su persecución. El comandante de la unidad remitió dicho informe a su inmediato superior, el general Higgins, quien habló acerca del audaz ataque al general Trenchard, comandante en jefe del Royal Flying Corps. Trenchard transmitió sus felicitaciones a Bishop, y lo mismo hizo sir Douglas Haig, comandante en jefe del Ejército. Esta misión le valió a Bishop la *Victoria Cross,* la más alta condecoración al valor británica.
Prosiguiendo con su actividad, a menudo volando y combatiendo en solitario muy adentrado en las líneas enemigas, Bishop reclamó otras seis victorias en junio, algunas por destrucción completa del avión enemigo y otras por haberlo alcanzado y haber dejado el aparato fuera de control. Cinco nuevas victorias, logradas durante las tres primeras semanas de julio, elevaron a 36 sus derribos. Mientras tanto, los Nieuport fueron retirados del 60° Group, y sustituidos por los SE 5a, equipados con dos ametralladoras: una Vikkers y una Lewis. Con el nuevo aeroplano de doble potencia de fuego, Bishop pudo derribar otros dos aviones enemigos hacia finales de julio.

La táctica del lobo solitario

Siempre en vuelo, a menudo aislado como un lobo solitario, el piloto canadiense buscaba su presa donde el enemigo menos se lo esperaba. En las dos primeras semanas de agosto, reclamó el derribo de otros nueve aviones alemanes (siete monoplazas y dos biplazas); el total de sus victorias ascendía ya a 47, lo cual le valió una cinta para su *Distinguished Service Order* (orden al mérito en el servicio).
Con 47 victorias, Billy Bishop había igualado a Albert Ball (si bien en aquella época a Ball sólo se le reconocían oficialmente 44) y en Gran Bretaña el rey le impuso varias condecoraciones, entre ellas la que le distinguía como el piloto de reconocimiento con mayor número de victorias de Gran Bretaña y de la Commonwealth. Poco después, pudo disfrutar de un permiso en Canadá, donde contrajo matrimonio con Margaret Burden, con la que estaba prometido desde 1915. Escribió asimismo un libro, publicado en 1918, en el que relataba sus aventuras, y gracias a su popularidad, se dedicó también al reclutamiento de pilotos.
En enero de 1918, Bishop regresó a Gran Bretaña con su mujer y fue ascendido a mayor. Después de un

El as canadiense junto al Nieuport con el que obtuvo la Victoria Cross *por haber atacado un aeródromo alemán y haber derribado tres Albatros de reconocimiento, en el amanecer del 2 de junio de 1917 (IWM, Robert Hunt Library).*

breve curso en la Escuela de vuelo especial de Gosport, asumió el mando del 85° Group, que acababa de crearse, y el 22 de mayo de 1918, tras un período de entrenamiento, se trasladó con toda la unidad a Francia, donde cinco días después consiguió una nueva victoria: la primera desde que había abandonado el frente el año anterior y la primera también con su nuevo grupo. Desde entonces hasta el 19 de junio, Bishop reclamó 25 victorias, que llevaron su cuenta personal a un total de 72, con 56 aviones destruidos, 14 alcanzados y dos globos incendiados.

Su último vuelo y combate, también en solitario, tuvo lugar el 19 de junio. Bishop sabía que se trataba de su última misión, puesto que ya le habían comunicado su traslado a Canadá, y que en ella tenía la última oportunidad de aumentar el número de sus victorias, después de las otras ocho que había acumulado en los tres días anteriores.

Mientras volaba sobre Passchendaele, atravesó las nubes para saber su posición y se encontró con tres Pfalz D III por encima suyo. Como contó más tarde, a éstos se unieron otros dos, pero Bishop no rehuyó el combate, abatió dos y provocó una colisión entre otros dos, que se estrellaron. De regreso, derribó un solitario biplaza con lo cual sumaron cinco las victorias alcanzadas en aquella jornada. En recompensa a esta última empresa le fue concedida la *Distinguished Flying Cross* (cruz al mérito de vuelo).

La escuadrilla canadiense

Ascendido a teniente coronel, Bishop se convirtió en el primer comandante de una escuadrilla canadiense, cuya función era servir como apoyo táctico del Cuerpo canadiense en Francia. Sin embargo, la guerra terminó antes de que la escuadrilla entrara en acción.

Retirado de la aviación militar, Bishop regresó a su país en 1919 y dio un ciclo de conferencias en Estados Unidos y Canadá. Más tarde se asoció con Billy Barker, otro aviador canadiense condecorado con la *Victoria Cross*, pero sus actividades no tuvieron éxito. Al principio, vendían aeroplanos por cuenta de la Sopwith Company; luego, en 1920, compraron tres antiguos hidroaviones de hélice impulsora e iniciaron un servicio de vuelos por contrato entre el puerto de Toronto, en el lago Ontario, y el lago Muskoka, 150 km más al norte. Asimismo, adquirieron dos biplazas Martinsyde y con ellos realizaron una serie de acrobacias tan impresionantes ante la multitud que asistía a la Exposición Nacional Canadiense, en el verano de 1920, que hubieron de suspenderse las restantes manifestaciones aéreas programadas. Mientras tanto, la sociedad de navegación aérea había quebrado y los dos amigos se separaron.

Durante la segunda guerra mundial, fue nombrado mariscal del Aire de la Aviación canadiense y se le encomendó el entrenamiento de los pilotos. Su propio hijo fue uno de los pilotos a los que entregó el título en julio de 1942.

Billy Bishop murió en Edmonton el 11 de septiembre de 1956 y, en 1965, su hijo publicó una biografía suya.



Entre las muchas condecoraciones de Bishop (arriba), figuraban la Orden del Baño (la primera, arriba), la Victoria Cross *y la* Distinguished Service Order *con barras (la primera y la segunda de la izquierda). Abajo: el mariscal del Aire Bishop, en uniforme de director de reclutamiento de la Aviación canadiense, durante una visita de inspección, en 1942, a las unidades basadas en Gran Bretaña (Crown Copyright; Canadian War Museum).*

El jefe de los Debden Eagles

Don Blakeslee estuvo al frente del 4° Group de Caza de la USAAF, el sucesor de los Eagle Squadrons de la RAF

El hombre que realizó más misiones de vuelo y luchó contra la Aviación alemana más que ningún otro piloto de caza estadounidense en Europa, fue un coronel de 26 años, nacido en Fairport Harbour, en Ohio, que se llamaba Don Blakeslee. En tres años y medio, participó en más de 500 misiones de combate y dirigió una de las fuerzas más destructivas de la segunda guerra mundial.

Donald James Mathew Blakeslee, nacido en 1918, comenzó a interesarse por el vuelo cuando, siendo aún muchacho, acudía como espectador a las carreras aéreas de Cleveland. Con el dinero ahorrado de su trabajo en la Diamond Alkali Company, en su localidad natal, Don y un amigo compraron un pequeño aeroplano, con el cual volaban desde Willoughby Field. Sin embargo, su amigo estrelló el aparato y Blakeslee decidió que el mejor modo de seguir volando era alistarse en la Royal Canadian Air Force. Asimismo, constituía la mejor manera para que él, un ciudadano estadounidense, y por tanto neutral, pudiera participar en la guerra en Europa.

Después del entrenamiento en Canadá, en mayo de 1941 viajó a Gran Bretaña para incorporarse al 401° Squadron de la RCAF. A los mandos de un Spitfire en misiones de hostigamiento sobre Francia, Blakeslee consiguió derribar su primer avión alemán, un Bf 109, sobre Desvres, el 22 de noviembre, y dañó a otro cuando atravesaba el canal de la Mancha de regreso a la base. Por entonces no era un gran tirador, ni llegaría a serlo, pero en aquellos meses con el 401° Squadron adquirió mucha experiencia sobre el combate aéreo, las tácticas y la dirección. Estos valiosos conocimientos le resultarían de suma utilidad más adelante, en el curso de la guerra.

El 16 de abril de 1942 dañó otro avión enemigo, un Fw 190, y poco después fue nombrado comandante de patrulla y se le concedió la *Distinguished Flying Cross* (cruz al mérito de vuelo) británica. Aunque era



Blakeslee fotografiado en la cabina de su P-51B Mustang, tras regresar de una misión de escolta a Berlín, en marzo de 1944. El 4 de marzo condujo al 4° Group de Caza en la primera incursión de cazas estadounidenses sobre la capital alemana (Imperial War Museum).

estadounidense, Blakeslee no deseaba pasar al Eagle Squadron, el cuerpo de voluntarios de Estados Unidos; pero cuando su país entró en guerra, cambió de opinión, ya que se aproximaba para él un período de descanso obligatorio y, con los Eagles, podía seguir en el combate Fue destinado al 133º Eagle Squadron y se convirtió en su oficial comandante. El 18 de agosto destruyó un Fw 190 y, al día siguiente, durante la misión sobre Dieppe, se le atribuyó el derribo de otro.

Thunderbolt sobre Alemania

En agosto, los Eagle Squadrons n.os 71, 121 y 133 se convirtieron en el 4º Group de Caza de la 8ª Fuerza Aérea, que entró en acción el 12 de septiembre. Después de los primeros meses de combate, durante los cuales la unidad volaba con Spitfire británicos, el Group fue reequipado con P-47 Thunderbolt estadounidenses. El 15 de abril de 1943, Don Blakeslee incendió un Fw 190; se trataba del primer derribo del grupo, desde que estaba equipado con los P-47. Blakeslee persiguió al Fw 190 en un impresionante picado, con el que consiguió que el avión enemigo se estrellara en los alrededores de Ostende, demostrando con ello que el Thunderbolt podía superar en el picado al célebre 190. Al frente de su nuevo escuadrón, el 335º, el 28 de julio voló con el grupo hacia Alemania, en lo que fue la primera incursión de la 8ª Fuerza Aérea en el espacio aéreo alemán. Los P-47, que llevaban depósitos de combustible de 900 litros, hicieron de Europa el coto de caza de los estadounidenses.





Tres miembros del 4º Group de Caza, (antes Eagle Squadron) posan junto al emblema del escuadrón. El del centro es Blakeslee, con el teniente coronel James Clark a la derecha y el mayor Duane Beeson a la izquierda (Popperfoto).

El 16 de agosto, Blakeslee estuvo a punto de ser derribado durante una misión sobre París. Su P-47 había sido alcanzado de gravedad por el fuego de tres Fw 190, pero Jim Goodson le salvó: derribó a dos 190 disparándoles desde atrás y provocó daños en el tercero. Perdiendo aceite, Blakeslee tuvo el tiempo justo de regresar a Debden. Hacia finales de año, empezó a dirigir el grupo, por lo que se le presentaba una nueva tarea, supervisar desde arriba todos los combates aéreos y dirigir a sus cazas. De este modo, su habilidad táctica comenzó a desarrollarse rápidamente.

Blakeslee deseaba ahora los nuevos P-51 Mustang para su grupo, puesto que ya había volado en el nuevo caza y le pareció excelente. El 1 de diciembre, dirigió al 354º Group de Caza, el primer grupo estadounidense equipado con los P-51, en su primera misión. El 1 de enero de 1944, asumió oficialmente el mando del 4º Group, aunque todavía tuvo tiempo de hacerse cargo del 357º, en algunas de sus primeras misiones, en una de las cuales derribó un avión enemigo.

El primero sobre Berlín

Finalmente, sus solicitudes para conseguir los P-51 fueron oídas, pero con la condición de que sus pilotos debían estar listos para manejarlos en 24 horas, ya que la 8ª Fuerza Aérea no podía permitirse la pérdida de un grupo entero mientras durara la conversión al nuevo tipo. Blakeslee prometió que así se haría y, más adelante, cuando uno de sus pilotos le preguntó cómo se las arreglarían para aprender a manejar un avión



El P-51 D Mustang de Blakeslee (el más próximo a la cámara), dirige al 335° Squadron del 4° Group de Caza, en el verano de 1944. Las victorias del grupo, tanto en el aire como en tierra, totalizaron más de 1000, la marca más alta de todas las unidades de la USAAF (Colección privada).

en tan poco tiempo, le respondió: «Puedes ir aprendiendo mientras vuelas hacia el objetivo».
Durante el mes de febrero, el Grupo recibió los Mustang y, menos de un mes después, el 4 de marzo, Blakeslee fue seleccionado para dirigir a la primera fuerza de bombardeo estadounidense sobre la capital de Alemania, Berlín. A medida que eran rechazados, muchos de aquellos bombarderos tuvieron que regresar, pero un grupo consiguió pasar y Blakeslee se encontraba en el primer Mustang que alcanzó el cielo de Berlín. Sobre la ciudad, atacó a un Messerschmitt Bf 109, pero sus ametralladoras fallaron y el jefe del 4° Group de Caza sólo pudo hacer señas con la mano a un asombrado piloto alemán. Después de la derrota de Alemania en 1945, se cuenta que Goering dijo que cuando vio los P-51 del grupo de Blakeslee sobre el cielo de Berlín, supo que la guerra estaba perdida.
Inmediatamente después de esta incursión, la radio alemana se refirió a los pilotos del 4° Group llamándoles los «gángsters de Debden», pero esto no les preocupó lo más mínimo. En abril, Blakeslee recibió la *Distinguished Service Cross* (cruz al mérito en el servicio) celebrándolo el día 22 cuando dirigía a sus hombres en un pefecto «asalto», cerca de Hamm, a una escuadrilla de Bf 109, de los cuales derribaron 17; el propio Blakeslee reclamó dos aviones abatidos. Hacia finales de mes, el total de victorias del grupo superaba las 500, por lo que el 29 de julio se le concedió una *Distinguished Unit Citation* (mención al mérito de la unidad) por su labor en el período comprendido entre el 5 de marzo y el 24 de abril, en el cual el 4° Group reclamó 323 aviones enemigos destruidos en el aire o en tierra, contra sólo 44 pérdidas.
El 6 de junio, día D, dirigió de nuevo a su grupo, esta vez para apoyar el desembarco en Normandía, prestando cobertura aérea a la zona de Rouen. Aquel mismo día, en otras dos misiones, bombardeó a las tropas y transportes enemigos.

Misión en Rusia

El siguiente acontecimiento importante para la historia del 4° Group de Caza y de la 8ª Fuerza Aérea se produjo el 21 de junio, cuando se decidió realizar la primera misión «lanzadera» con aterrizaje en la URSS. El grupo de Blakeslee era, evidentemente, el más apto para escoltar a los bombarderos. Era un proyecto temerario, pero los hombres del 4° Group se tomaron las cosas con calma. El plan consistía en atacar una refinería cercana a Berlín con bombarderos B-17, pero, en lugar de regresar a la base, se había pensado seguir volando hasta la Unión Soviética. La distancia total que deberían cubrir sería de 2 370 km y los Mustang, que se unirían a los bombarderos cuando ya hubieran andado buena parte de su camino, tendrían que permanecer en el aire aproximadamente siete horas y media.
A las 7.28, Blakeslee partió de Debden al frente de 70 Mustang, en una formación integrada por su grupo y por un escuadrón del 352° Group. Deberían reunirse con los bombarderos sobre Polonia, cuando otros cazas de escolta, al límite de su autonomía, se vieran obligados a regresar. Los P-51 acudieron a la cita con los B-17, según lo programado, a las 11.13. Una hora después, más de 20 Fw 190 atacaron a la formación cuando todavía volaba sobre Polonia. Los pilotos de los Mustang derribaron seis Fw, contra la pérdida de un P-51 y de un B-17. Don Blakeslee aterrizó en suelo soviético a las 14.50, a la hora prevista y en el lugar exacto. Un excelente ejemplo de vuelo para el que fueron necesarias 16 cartas de navegación.
Cinco días después, Blakeslee dirigió 55 Mustang para escoltar hasta Italia a los B-17, los cuales bombardearon Drohobycz en ruta. De nuevo, los cazas se reunieron con los bombarderos en el cielo de Polonia, pero llegaron a Foggia sin incidentes después de un vuelo de cinco horas. El 2 de julio, los P-51 apoyaron una incursión de la 15ª Fuerza Aérea sobre los Balcanes, debiendo hacer frente a una formación de cazas enemigos sobre Budapest. Esta vez, seis pilotos estadounidenses fueron derribados y otros dos heridos, pero los Mustang abatieron cinco 109, de los que Blakeslee se apuntó uno. Estas victorias elevaron el total del 4° Group más allá de la marca de las 600.
Por el liderazgo de estas misiones de larga distancia, en las que había cubierto más de 11 260 km, Blakeslee recibió una barra para su *Distinguished Service Cross*. Finalmente, en septiembre, se le concedió un permiso: esto sucedió poco después de la pérdida de Hubert Zemke, el famoso jefe del 56° Group de Caza, que fue derribado y hecho prisionero.
Aunque él mismo admitió que no era un buen tirador, en su cuenta personal se había anotado 15 ½ derribos, más otros dos aviones destruidos en tierra. Sin embargo, su verdadero valor estribaba en sus condiciones como jefe de combate. Su grupo, que consiguió derribar más de mil aparatos alemanes, contaba con algunos de los más célebres ases de la 8ª Fuerza Aérea: John Godfrey, Don Gentile, Jim Goodson, Ralph Hofer y Duane Beeson. Ni siquiera hoy nadie puede calcular con exactitud cuántas operaciones o horas de vuelo realizó Blakeslee o en cuántas misiones participó, porque a menudo él mismo «intervenía» sus diarios de vuelo al objeto de mantener bajo su número de horas, para evitar que sus superiores decidieran darle un pequeño período de permiso. Nunca pensó en retirarse: «No tienes que preocuparte por la fatiga de vuelo, por grande que sea, si todavía te queda entusiasmo», dijo una vez.



La primera travesía aérea del Canal

Inventor, constructor y piloto apasionado, Louis Blériot protagonizó, el 25 de julio de 1909, una de las mayores gestas en la historia de la aviación

Louis Blériot llegó a la aviación partiendo de una actividad totalmente distinta, de la que todavía hoy son testimonio los grandes faros de latón de algunos vehículos antiguos: era fabricante de lámparas de acetileno para automóviles. Nacido en 1872, en Cambrai, comenzó muy pronto su actividad industrial, y también muy pronto se sintió atraído por la fascinación del vuelo.

En 1902, decidió abandonar la tranquila posición de pequeño industrial para dedicarse de lleno a la entonces naciente actividad de la aviación, que prometía gloria y relevancia personal para todos. Un año antes de que los Wright realizaran su primer vuelo, Blériot comenzó a construir un ornitóptero: una máquina de alas batientes que, aunque nunca consiguió elevarse del suelo, contribuyó a reforzar en él la vocación por la aeronáutica. Dos años más tarde, Blériot proyectó un hidroplaneador, del que otro pionero francés, Gabriel Voisin, construyó un prototipo. En el primer vuelo de prueba, remolcado por una embarcación a motor y pilotado por Voisin, el planeador resbaló de ala, cayó al mar y se hundió. Voisin se salvó milagrosamente.

Aquel primer planeador era de diseño más bien convencional, en cuanto respetaba el esquema celular (boxkite, según el término divulgado por los ingleses) que estaba en boga por aquella época. El siguiente aparato que Voisin construyó para Blériot era todavía un hidroplano, pero esta vez con superficies sustentadoras elípticas y con dos motores Antoinette de 25 hp cada uno.

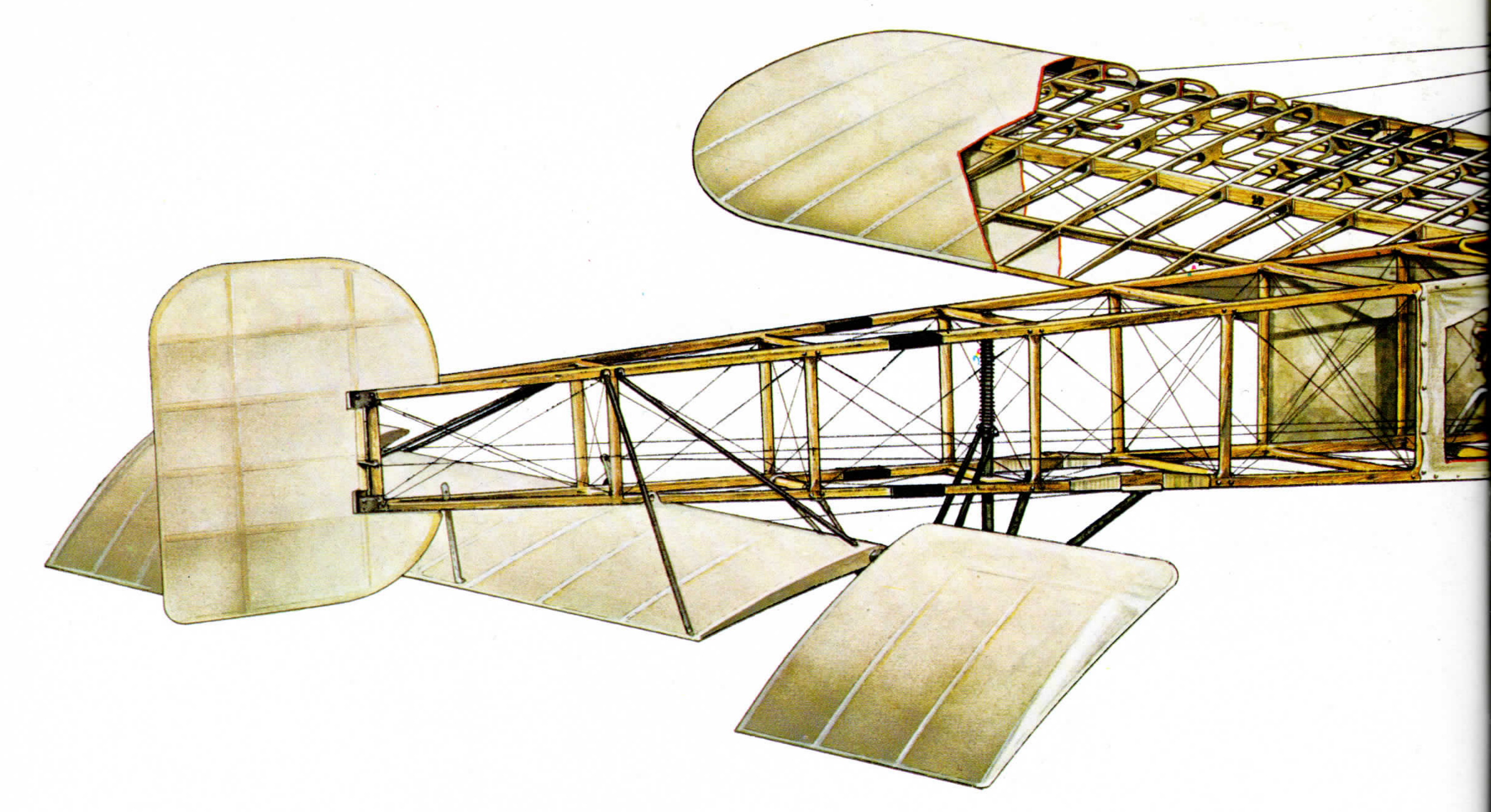
A partir de ese hidro fue construido un aeroplano cuyas alas tenían ya una configuración biplana convencional y en el que los dos motores de 25 hp fueron sustituidos por uno de 50 hp. A pesar de las modificaciones, el aparato tampoco pudo volar, y si pasó a la historia se debió a que fue el tercer aeroplano que montó alerones para el control lateral.

Pruebas y más pruebas

Blériot, sin amilanarse por los contratiempos, continuó las pruebas, pero deshizo la sociedad con Voisin y abandonó la fórmula del biplano celular, que aún contaba con el beneplácito de otros constructores, como Léon Delagrange y Alberto Santos-Dumont. Su quinto aeroplano fue una insólita máquina del tipo «canard» (es decir, con alas atrás y el plano de cola delante), que fracasó estrepitosamente.

Hacia finales del verano de 1907, Blériot terminó la construcción de otro aeroplano: se trataba de un monoplano con superficies en tándem, equipado inicialmente con un Antoinette de 25 hp. Aunque no tuvo una vida muy dilatada, realizó diecisiete vuelos, superó diez veces la distancia de cien metros y en un intento llegó incluso a recorrer 180. Aquel fue su mejor vuelo, aunque también el último, porque al completar la hazaña se estrelló contra el suelo. Tanto en estas pruebas, como en las otras, Blériot no se alejó de lo que en aquel entonces constituía la rutina de los pioneros: «pruebas y más pruebas», un fracaso tras otro, un perfeccionamiento (dictado por la experiencia) des-

Sentado en el puesto de mando de uno de sus primeros aeroplanos, con su cara bonachona y ataviado como el francés medio de principios de siglo, Louis Blériot no parece aquí el pionero que realizó la primera travesía del canal de la Mancha (Museé de l'Air).



El Blériot XI de la histórica travesía medía 8 m de longitud y tenía una estructura de madera con travesaños horizontales y verticales sustentados por tirantes metálicos. El ala era bilarguera, con una envergadura de 7,8 m, e iba revestida en tela, al igual que la sección proel del fuselaje. El tren de aterrizaje estaba formado por un bastidor con dos traviesas horizontales, dos montantes verticales y dos patas reforzadas, todo ello de madera endurecida por cables de acero, así como por dos pilares de tubo de acero, con amortiguadores de muelle, unidos a las horquillas orientables de las ruedas (que a su vez eran de bicicleta y tenían un diámetro de 64 cm). El motor era un Anzani de tres cilindros, refrigerado por aire, que podía alcanzar 1400 revoluciones por minuto y accionaba una hélice Chauvière de 2 m de diámetro. A plena carga, el avión pesaba 300 kg y su velocidad máxima era de 58 km/h. Fue utilizado como avión militar en varios países.

pués de otro. Y, sobre todo, jugándose el pellejo no sólo en su construcción, sino a la hora de pilotarlo. El Blériot VII, la tercera máquina que el pionero construyó en 1907, era un aeroplano de una esmerada estética (para las normas de la época) y relativamente sofisticado: se trataba de un monoplano de hélice tractora que marcó el camino a seguir hacia un futuro más seguro. Sus alas formaban un ligero diedro (es decir, un ángulo frontal destinado a incrementar la estabilidad lateral), el fuselaje estaba revestido, tenía un timón de dirección abisagrado y los planos de cola eran totalmente móviles e independientes entre sí, un recurso introducido para aumentar la estabilidad transversal que anticipó una solución adoptada en la actualidad, por ejemplo, en el F-111 norteamericano. A finales de 1907, Blériot realizó con aquella máquina dos vuelos de más de 500 metros. En febrero de 1908, mientras intentaba un viraje, el extremo de un ala rozó el suelo y el aeroplano quedó destrozado, afortunadamente, sin que Blériot sufriera ningún daño.

La lección de Wilbur Wright

En aquel momento, la fama del pionero había sobrepasado los límites de Francia, aunque sólo fuera por el número de accidentes a los que había sobrevivido milagrosamente. Se empezó a hablar de él incluso más allá de las cuatro paredes del *Café des Sports*, cercano al campo de Issy-les-Molineaux, donde en aquellos tiempos heroicos se reunían los entusiastas del vuelo. Los periodistas exaltaban su legendaria invulnerabilidad, que el mismo Blériot explicó un día en los siguientes términos: «Es una cuestión de sangre fría. Lo que hay que hacer en caso de accidente es pensar en uno mismo y no en el avión. Cuando me veo en apuros, me echo sobre un ala: el ala se rompe, pero yo no.»

El Blériot VIII era similar, en líneas generales, a su más célebre sucesor, el XI, que el pionero utilizaría para la travesía del canal de la Mancha. Se diferenciaba de éste por su fuselaje con estructura de celosía, más alargado, y por los alerones, en lugar de bordes marginales flexibles. El Blériot VIII realizó su primer vuelo el 17 de junio de 1908, aproximadamente un mes y medio antes de que Wilbur Wright comenzara en Francia (el 8 de agosto) las primeras demostraciones públicas de los éxitos alcanzados por su hermano y él, y que Blériot comentó con estas palabras: «Es el inicio de una nueva era en el vuelo a motor. Wright es un genio y el maestro de todos nosotros.»

La lección de los Wright alentó a Blériot y a otros pioneros a redoblar sus esfuerzos. En el otoño de 1908, con su modelo VIII (modificado tras haber visto el aeroplano de Wright), Blériot completó un vuelo de 28 km, desde Toury a Artenay (ida y vuelta), en 22 minutos, con dos únicas escalas intermedias. Después de construir otros dos aparatos, a finales de diciembre de aquel mismo año ya estaba listo el Blériot XI (los dos anteriores, el IX, monoplano, y el X, biplano, no habían conseguido elevarse del suelo). Las tres últimas creaciones del pionero fueron presentadas en Navidad en el Salón de la Aeronáutica de París, precursor de la famosa feria que en la actualidad aún se celebra en la capital francesa.

La carrera sobre el Canal

Por aquel entonces, Blériot había invertido buena parte de sus recursos económicos en los diversos experimentos y, al menos para equilibrar su presupuesto, decidió optar al premio de mil libras esterlinas que ofrecía el periódico londinense *Daily Mail* al primero que atravesase en vuelo el canal de la Mancha, con un aparato «más pesado que el aire» (para entonces, 36 globos ya habían realizado la hazaña). Según las reglas del premio, era necesario completar la travesía en horario diurno. Había ya una media docena de inscritos y las expectativas despertadas eran infinitas. Numerosas embarcaciones privadas (y parte de la flota inglesa) estaban fondeadas en Dover, y un transatlántico que debía partir hacia Estados Unidos estaba detenido en el puerto a petición de los pasajeros, que querían presenciar la llegada del ganador. Por otra parte, se estableció un servicio de telegrafía sin hilos entre Calais y Dover para asegurar la transmisión inmediata de las condiciones meteorológicas y las noticias de los diversos participantes.

Entre éstos, la atención del público no se centraba en Blériot, sino en otro francés (descendiente de ingleses), Hubert Latham, un personaje que había alimentado las fantasías del público (en especial del público

femenino) con su aspecto de joven apuesto consumido por la tisis, un cigarrillo colgado eternamente entre sus labios y una continua y ostensible búsqueda de la muerte en el cielo (en realidad moriría años después, durante una partida de caza). Bajo la dirección del constructor Levavasseur, diez mecánicos ponían todo su cuidado, cerca de Calais, en la puesta a punto para Latham de un monoplano Antoinette, mientras que no lejos de allí, otro participante, el conde de Lambert (un ruso de ascendencia francesa), se preparaba también para la empresa con dos biplanos Wright (uno de escolta, nunca se sabe...). El primero en partir fue Latham, a las 6.42 del 19 de julio de 1909. A una decena de kilómetros de Dover, lo rescató el contratorpedero francés Harpon. Debido a un fallo del motor, Latham había acabado en el agua. Cuando lo encontraron, estaba sentado sobre un ala del aeroplano, que afortunadamente permaneció a flote, con los pies mojados y un cigarrillo entre los labios. Ya en tierra firme, Latham apostó 17 000 francos a que antes de fin de mes volvería a despegar con otro Antoinette, que Levavasseur ya se había apresurado a pedir a París.

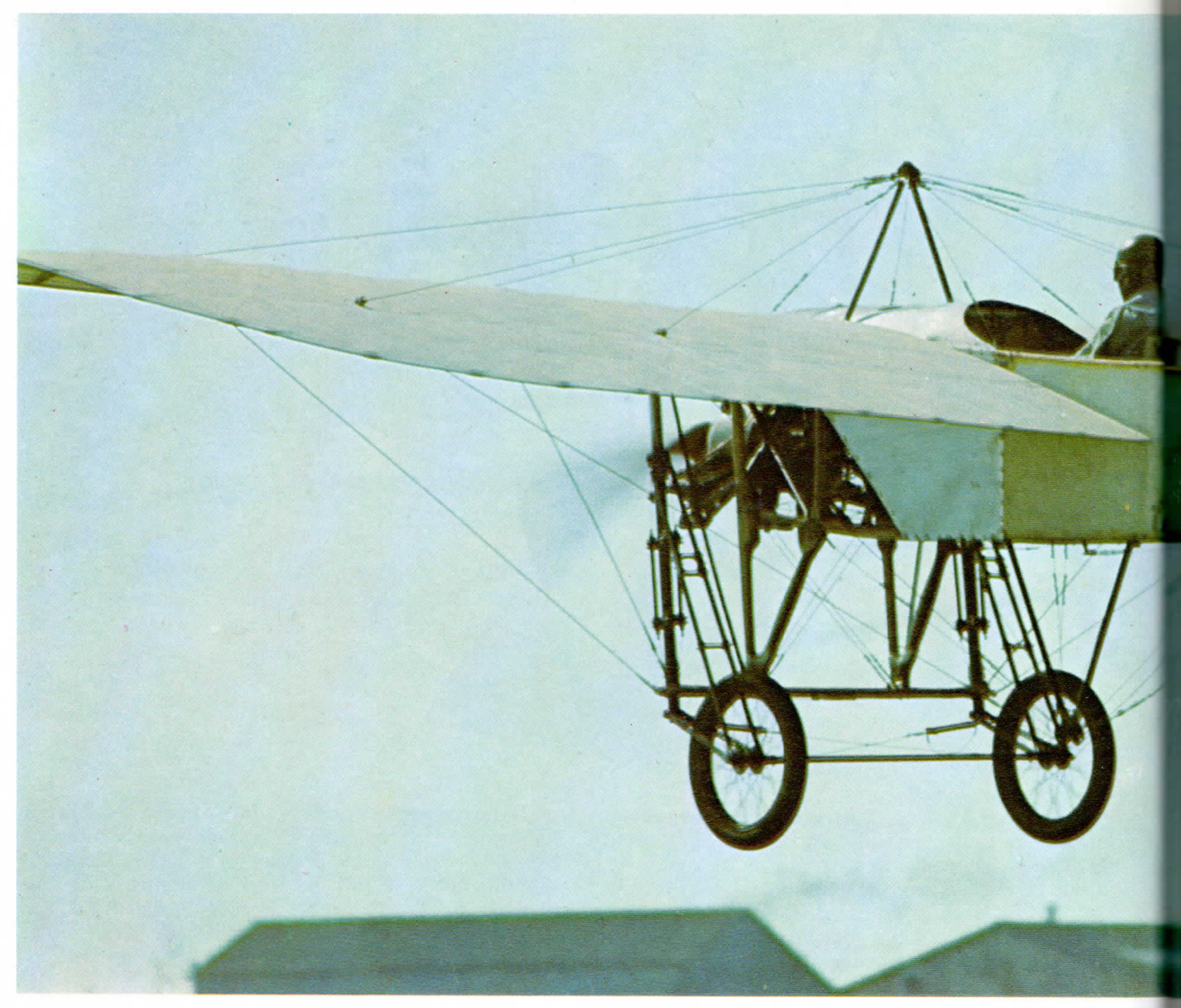
Diluvio de pedidos

Blériot consiguió los medios financieros necesarios para intentar la hazaña gracias a un singular golpe de suerte. Su esposa había salvado a un niño que estaba a punto de caerse por un balcón y el padre del pequeño, un millonario haitiano, en señal de gratitud, prestó a Blériot 25 000 francos (una suma muy considerable para aquella época). Cuando decidió atravesar el canal de la Mancha, el pionero ya había ganado algunos premios menores con su monoplano XI (por haber cubierto en 44 minutos y 30 segundos, con una sola escala intermedia, los 41 km que separan Etampes de Orléans, y por haber volado en circuito cerrado, cubriendo una distancia de 2 km en 2 minutos y 29 segundos, a una media de 48 kilómetros por hora). Pero fue el préstamo del haitiano, además de esos premios, lo que le permitió la organización definitiva para la competición.

Cuando llegó el momento de la partida, Blériot no se encontraba en perfectas condiciones físicas: en efecto, todavía sufría las consecuencias de unas quemaduras en el pie izquierdo, que se produjo a causa del sobrecalentamiento de un tubo de escape durante uno de aquellos vuelos. Como el dolor no le dejaba dormir, la mañana del 25 de julio se despertó al alba. Dado que el clima parecía favorable, decidió partir. A las 4.41 ya se hallaba en vuelo, entre la niebla de las primeras horas matutinas. A bordo de su frágil aeroplano, no

Abajo: un pañuelo de seda estampado que, con un poco de fantasía, conmemora la llegada de Blériot a las cercanías del castillo de Dover, en 1900 (Peter Sarson).





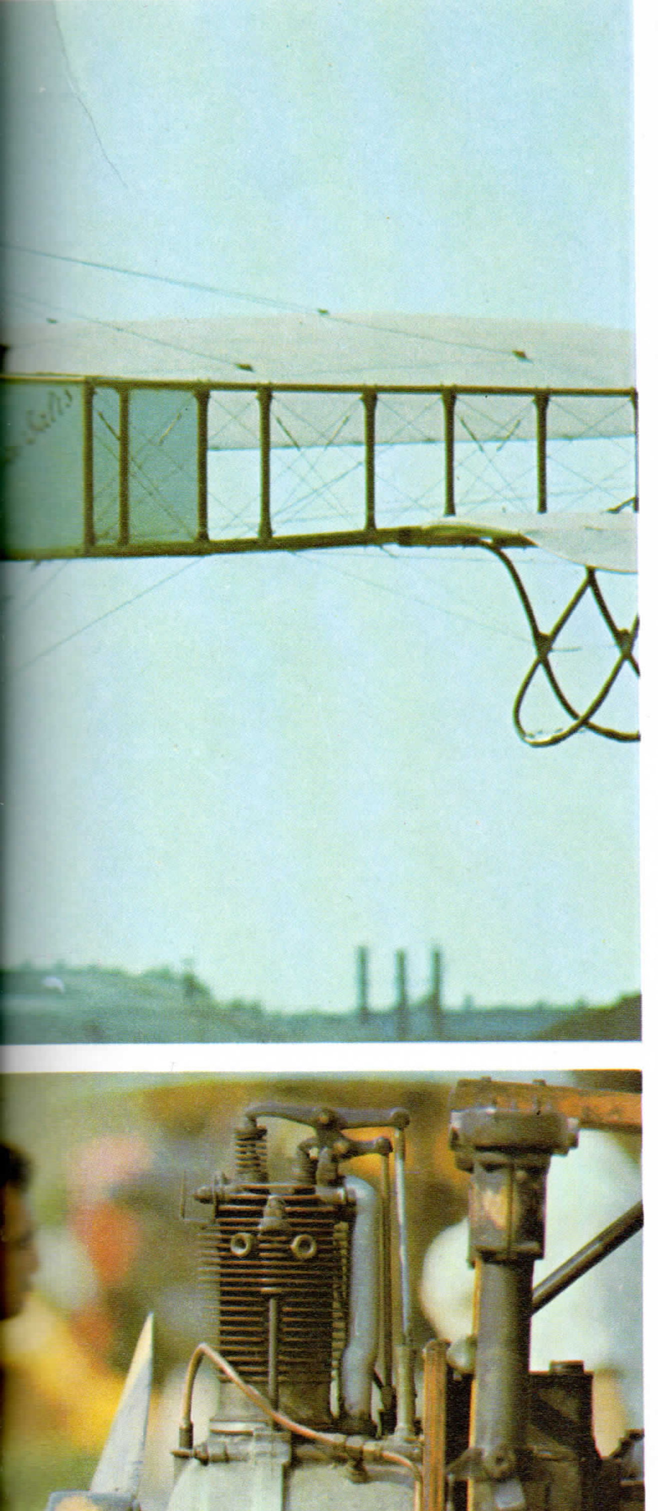
El control lateral del Blériot XI se realizaba mediante el movimiento de las puntas alares. Este procedimiento fue experimentado por primera vez con éxito por los hermanos Wright. Las demostraciones efectuadas en Francia por los dos pioneros norteamericanos influyeron profundamente en la técnica de construcción de sus colegas del viejo continente (J. Gilbert).

llevaba brújula y, cuando dejó atrás los buques de la Marina francesa que debían escoltarlo, siguió adelante confiado en su sentido de la orientación. En un relato posterior para el *Daily Mail* escribió: «Debajo está el mar, con su superficie encrespada por la brisa que parece hacerse más intensa. Las olas que veo allí abajo no me gustan. Al cabo de diez minutos, sobrepaso el destructor y me vuelvo para ver si mantengo la dirección precisa, pero ya no puedo ver nada: ni la costa francesa, ni la inglesa, ni el destructor. Estoy solo. Durante diez minutos, me siento perdido, sin guía ni brújula... Dejo que el avión busque la ruta casi por su cuenta; por fin, después de media hora, avisto Deal, que está mucho más al este del punto donde pretendo aterrizar...»

Corregida la ruta, con un viraje cerrado hacia el oeste, Blériot voló paralelamente a los blancos acantilados de Dover, mientras el viento soplaba cada vez con mayor intensidad. Por último, a las 5.17 aterrizó en las cercanías del castillo de Dover. Resultó una maniobra calamitosa, ya que destrozó la hélice y el tren de aterrizaje, en la mejor tradición de Blériot. Sin embargo, hay que decir en su defensa que, además de la escasa experiencia en lo que se refiere al control del aeroplano en vuelo, existía el problema del viento, que empeoraba la situación.

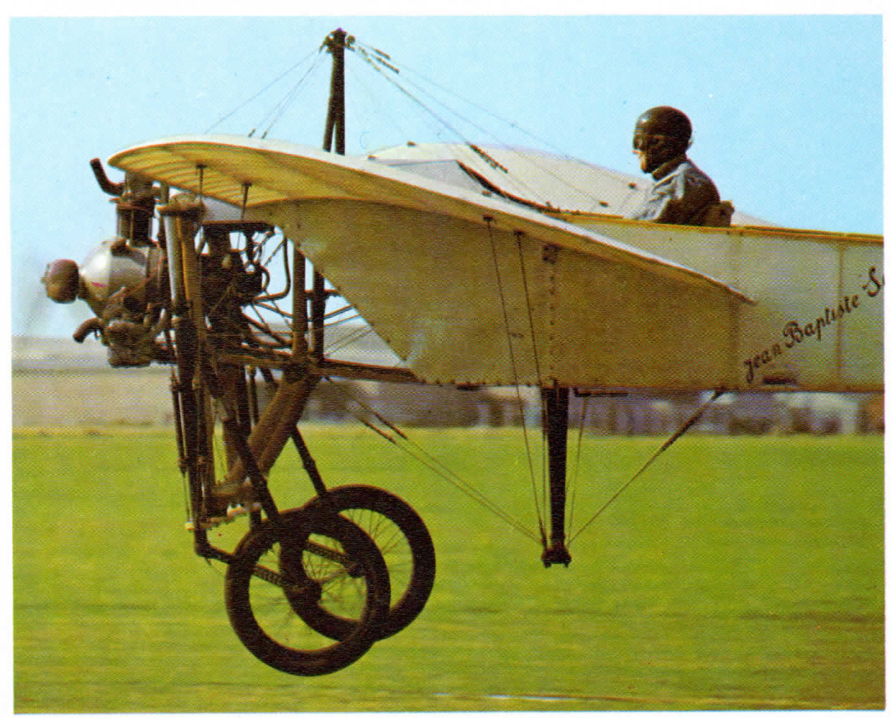
La victoriosa culminación de la empresa, además de representar un triunfo para el pionero, supuso también un gran éxito periodístico para un emprendedor enviado especial del diario parisiense *Le Matin,* Charles Fontaine, que desató el odio en sus colegas ingleses del *Daily Mail,* cuando se presentó el primero, con una tremolante bandera francesa, en el lugar exacto donde Blériot posó estrepitosamente las ruedas de su frágil aeroplano, mientras los periodistas ingleses se habían perdido nadie sabe dónde. En realidad, Fontaine se había puesto de acuerdo previamente con su amigo Blériot, escogiendo —tras haber efectuado una «misión de reconocimiento» en Dover— un sitio apto para el aterrizaje y describiéndoselo bastante bien al aviador. De esta forma, mientras que los periodistas británicos, después de recibir la noticia de la partida desde Calais, se dispersaron al azar por los alrededores, Fontaine había ido directamente al sitio donde, con un poco de suerte, aterrizaría Blériot.

Una vez se hubo recuperado el audaz aviador, los hombres del *Daily Mail* lo llevaron triunfalmente a Londres. Su aeroplano fue reparado y expuesto al público en Selfridges, donde fue visitado por unos 120 000 admiradores. Cuando terminaron los agasajos en Gran Bretaña, Blériot volvió a París, donde fue recibido por una multitud delirante. Y con la gloria le llegó también la fortuna. Dos días después del vuelo, el pionero recibió 200 pedidos de ejemplares del Blériot XI, el avión que había atravesado el canal de la Mancha. Y también dos días después de la hazaña, a las cinco de la tarde, Latham —testarudo— intentó de nuevo la prueba. Esta vez parecía que todo marcharía bien; pero a 8 km de Dover y a un centenar de metros de altitud, el motor del nuevo Antoinette volvió a fallar. Latham fue rescatado en alta mar, con una profunda herida en el arco superciliar, por los hombres del destructor francés *Escopette.* Regresó a Francia en el mismo barco que Blériot, pero encerrado en un camarote, rumiando su infortunio, mientras que su afortunado adversario era el centro de la atención de pasajeros y tripulación. En Gran Bretaña, mientras tanto, comenzaban a comprender que, más allá de su importancia deportiva, la hazaña de Blériot tenía un aspecto inquietante: desde aquella mañana del 25 de julio de

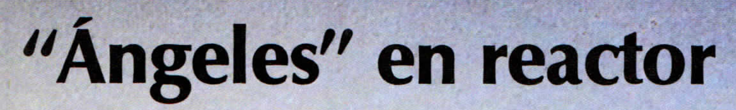




El Blériot XI voló por primera vez en Issy-les-Molineaux el 23 de enero de 1909, con un motor Esnault-Peltérie de 30 hp. Para la travesía del canal de la Mancha, iba equipado con un motor de 25 hp, construido por el italiano Anzani (en las fotografías de estas páginas, de J. Gilbert, aparece una perfecta reconstrucción del aeroplano en vuelo). En las versiones sucesivas, llevaba un motor de estrella rotativo, por lo general, un Gnome.



1909, Gran Bretaña había dejado de ser una isla protegida por el mar y una impresionante flota. Al poco tiempo de la audaz travesía, Blériot abandonó su actividad como piloto. En diciembre de aquel triunfal año de 1909, mientras realizaba un vuelo de demostración en Constantinopla, cayó sobre un tejado, destrozó el avión y se fracturó varias costillas. Desde entonces, se dedicó mucho más a la construcción de aeroplanos y cada vez menos al pilotaje. Volvió a atravesar el canal de la Mancha, aunque esta vez como pasajero de una línea comercial, para celebrar el vigesimoprimer aniversario de la hazaña, en 1930. Murió en 1936, tras haber creado, entre otros, toda una serie de célebres cazas, los SPAD. El Blériot XI de la travesía se conserva en la actualidad en el Museo de Artes y Oficios de París, completo y restaurado, a excepción de la hélice, que permaneció en Londres destrozada, tal como quedó a resultas del aterrizaje.



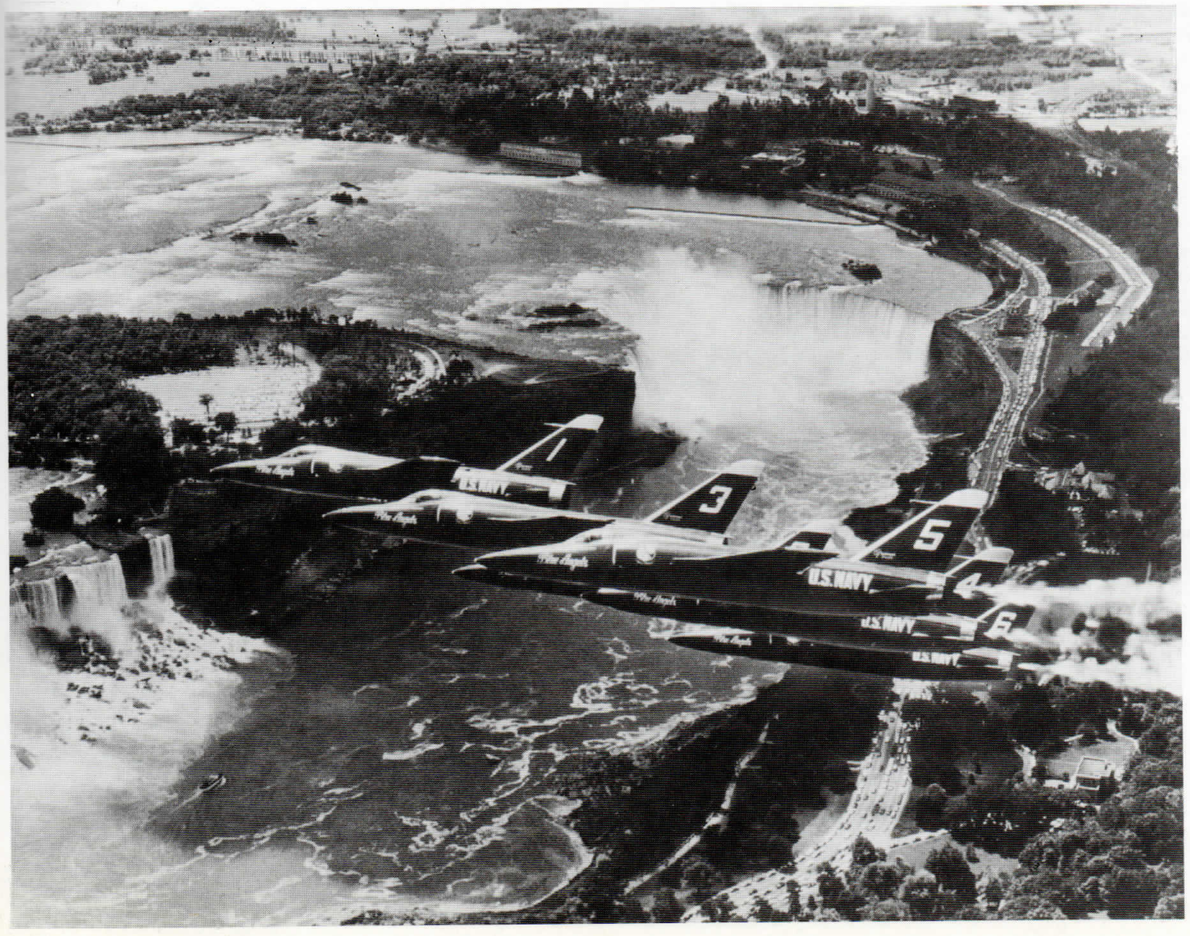
"Ángeles" en reactor

Desde hace más de treinta años, los Blue Angels de la US Navy forman un equipo acrobático especializado en maniobras de gran precisión

Junio de 1946: cuatro Grumman F6F Hellcat surcan velozmente el cielo de California iniciando la primera exhibición en público de la patrulla aérea oficial de la US Navy. Se trataba de los Blue Angels («ángeles azules») y su nombre se le había ocurrido un poco por azar a un periodista, que aquel mismo año había asistido a una demostración del grupo en las carreras aéreas nacionales de Cleveland: el vuelo de estos cazas, de color dorado y azul, resultaba tan etéreo que pareció lógico identificarlos con algo sobrenatural. El grupo acrobático de la US Navy se había formado en 1946, en la base aeronaval de Jacksonville, Florida, con el objeto de mostrar al público cómo se enseñaba a volar a los pilotos de la Marina. Corrían los difíciles años de la posguerra y aunque los estadounidenses no habían sufrido de forma directa las consecuencias del conflicto mundial (como era el caso de los europeos), no parecían todavía muy inclinados al entusiasmo por este tipo de exhibiciones.
Por otra parte, los Blue Angels no eran acróbatas, sino pilotos que ejecutaban maniobras de precisión y tácticas con las que debían familiarizarse los aviadores de la Navy.
Tan es así que la primera «escena» del espectáculo ofrecido aquella soleada mañana del 16 de junio de 1946 incluía el derribo simulado de un avión de entrenamiento disfrazado de Zero japonés por los cuatro Hellcat: tras un espectacular «combate», el caza japonés caía envuelto en humo y de él se lanzaba un falso piloto que era capturado por un destacamento de *marines* al tocar el suelo con su paracaídas. Las restantes maniobras eran vuelos en formación cerrada tan estrecha que los aviones parecían tocarse unos a otros. En ocasiones, los bordes marginales de unos distaban menos de un metro de las cabinas de sus compañeros. Aquella primera modesta patrulla, puesta a punto mediante la aportación de algunos aparatos retirados de las unidades operativas, tuvo tanto éxito en las exhibiciones por Estados Unidos que, cuando al año siguiente aparecieron los más modernos F8F Bearcat, el grupo fue reequipado, y con los nuevos aviones siguió realizando varias demostraciones hasta 1949.



Del caza con motor alternativo a los reactores
Vinieron después los años del reactor y, entre 1950 y 1954, los Blue Angels adoptaron el F9F-2 Panther; en ese momento, la patrulla se componía de seis pilotos y un equipo de doce especialistas. Obviamente, casi todos los pilotos habían participado en la guerra: el más joven tenía 25 años y el mayor, 31. Uno de ellos había derribado catorce cazas japoneses en el Pacífico, y otro contaba con cinco victorias en su haber.
En 1950, los Blue Angels pagaron su tributo de sangre en el conflicto coreano. Embarcados a bordo del portaviones USS *Princeton* formaron el núcleo del Squa-

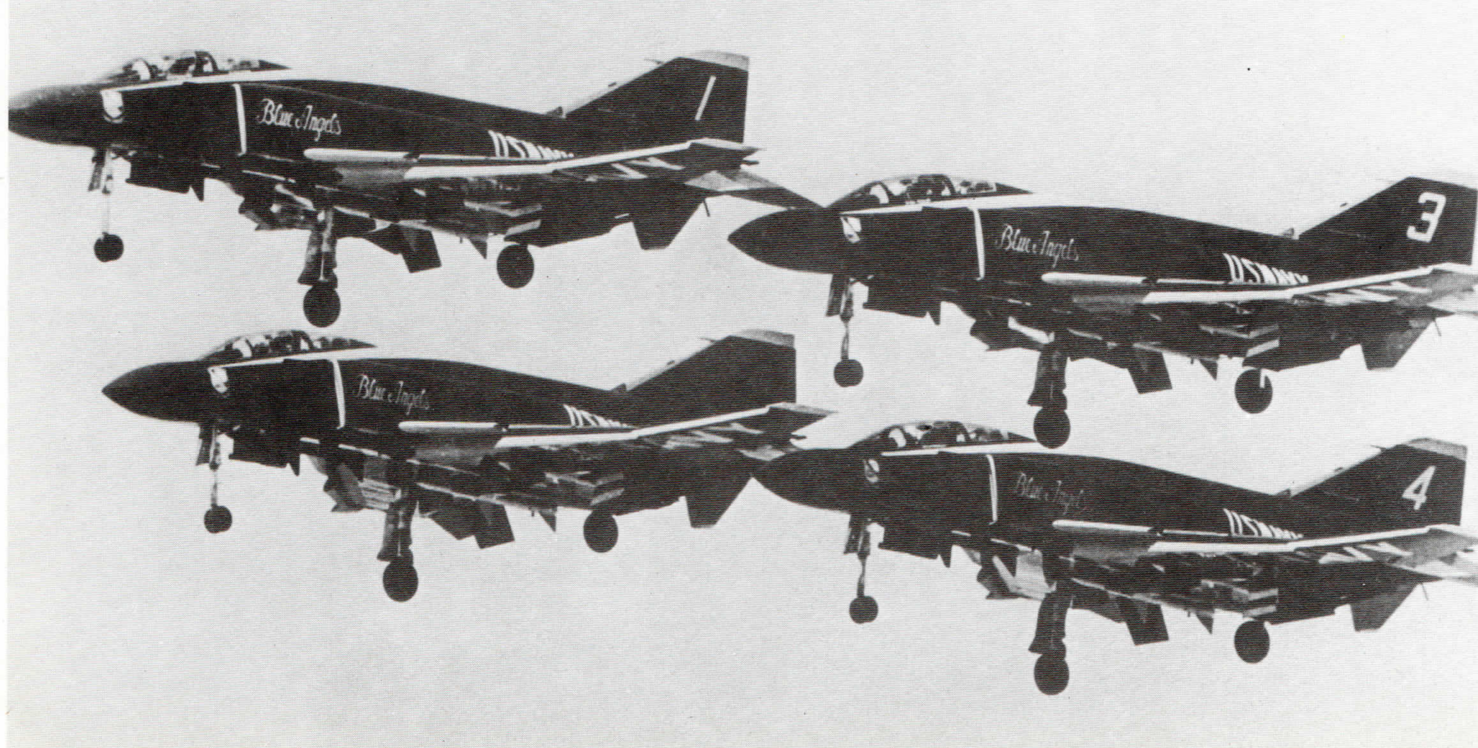


En la página anterior: el «Diamond», la maniobra más espectacular del equipo acrobático de los Blue Angels; los aviones (en este caso, F11F-1 Tiger) se elevan en vertical a una distancia de apenas cuatro metros uno de otro. Arriba y a la izquierda: dos vuelos en formación cerrada, efectuados, respectivamente, sobre el Big Ben londinense y sobre las cataratas del Niágara (Photri; US Navy).

dron de Caza VF 191. En marzo de 1951, durante una misión de combate en intrusión a las costas del norte de Corea, fue derribado por la antiaérea el jefe de la unidad, John Magda. A finales de ese mismo año, y con un interesante palmarés de acciones de guerra, la patrulla fue reconstituida en NAS Corpus Christi, Texas. En lugar del F9F-2 utilizado anteriormente, los Blue Angels pasaron a utilizar una versión más veloz del Panther, la F9F-5, efectuando su primera exhibición publica en Memphis, en el transcurso del South Navy Festival.
A mediados de 1955 el equipo cambió su base a la llamada «Annapolis del aire» en Pensacola, Florida. Para entonces se había producido otro cambio de material. Del Panther subsónico se pasó al Grumman F9F-8 Cougar transónico y con alas en flecha. La adaptación de la patrulla se produjo en un tiempo sorprendentemente corto y proporcionó además una de las maniobras más espectaculares del grupo: la increiblemente precisa «flor de lis» final. Los Blue Angels se exhibieron con estos cazas desde 1955 a 1957, año en que recibieron el F11F-1 Tiger, el notable caza naval embarcado con un fuselaje que, con un perfil similar al de la botella de Coca-Cola, seguía la llamada «regla de las áreas».
La US Navy sólo utilizó durante pocos años este aparato de la Grumman, pero su patrulla acrobática siguió volando en él por un período de tiempo más largo, obteniendo siempre un enorme éxito; en especial el logrado con ocasión del Salón de París en 1967.
El equipo introdujo en 1962 interesantes novedades en el ya de por sí apretado programa de 25 minutos de exhibición: la nueva formación «Farvel», variación de la «Diamond», básica del grupo, con el líder volando invertido en cabeza y desprendiéndose en esa posición para efectuar un rasante sobre las cabezas de los espectadores; el aterrizaje en formación «delta» o «diamond» y el «ocho cubano» invertido, realizado por uno de los dos «solos». En 1963, los Blue Angels batieron otro récord, el de espectadores: 4 800 000 personas les contemplaron durante las 82 exhibiciones realizadas, alcanzando el total de 72 millones de personas en 17 años de continuas presentaciones sin un solo accidente o fallo del programa.
En enero de 1969, después de más de una década de emplear ininterrumpidamente los aviones Grumman, los Blue Angels abandonaron los Tiger que, por aquella fecha, ya no prestaban servicio en la Navy. El 23 de diciembre de 1968, llegó a la base de El Centro, en California, el primer F4J Phantom destinado al grupo acrobático. La primera exhibición del equipo con sus nuevos aviones se realizó el 15 de marzo de 1969.

Humo en los misiles del Phantom
Los Phantom de los Blue Angels pertenecían a la preserie de evaluación y cada uno había efectuado ya cerca de mil horas de vuelo. Por otra parte, conservaban el armamento tradicional de cuatro misiles aire-aire Sparrow, semicarenados en huecos del fuselaje, que sin embargo se utilizaban, con fines pacíficos como contenedores del aparato fumígeno que empleaban durante la ejecución del programa acrobático.
Los Blue Angels vuelan todavía, generalmente con seis aviones, ya sea en formación completa o con cuatro en grupo y dos en solitario. Tienen un amplio repertorio de maniobras. La patrulla utiliza básicamente dos formaciones, la escalonada, con los aviones situados debajo y detrás del anterior, en ángulo de 45°, y la «diamond» con un aparato en cada borde marginal del líder y otro volando detrás y debajo de la tobera de escape del jefe. En esas formaciones, apretadamente cerradas, los Blue Angels efectúan durante cerca de media hora rizos, toneles, ochos cubanos, etc. para terminar con una «flor de lis» en la que, en formación de diamante y con un solo detrás y debajo del punto de cola, el grupo se dispersa mediante un tonel rápido seguido de rizo, para volver a reunirse en delta sobre las tribunas, al tiempo que el solo efectúa varios toneles, lentos y rápidos, en rasante sobre los espectadores. Otra de las arriesgadas maniobras del grupo y una de las más aplaudidas es la llamada «filo de cuchilla», en la que los dos solos se cruzan, volando a cuchillo (es decir, con las alas verticales respecto al suelo) y en rasante. Como afirmaba uno de los componentes del grupo en 1965, el secreto de los Blue Angels, se basa en «la práctica, el trabajo constante en equipo, la coordinación... y más prácticas».
Desde 1973, abandonado el Phantom II, los Blue Angels vuelan con los más pequeños, compactos y maniobrables McDonnell Douglas A-4E Skyhawk, espléndidamente adaptados para las exhibiciones acrobáticas del equipo.







Arriba las azules siluetas de los Tiger, pilotados por los Angels, pasan velozmente delante de los colosales bustos de los presidentes de Estados Unidos, Washington, Jefferson, Roosevelt y Lincoln, esculpidos en la roca del monte Rushmore. En la página anterior: una pasada «todo fuera» en formación cerrada de los Blue Angels con sus F4J Phantom, aviones con los que la unidad fue equipada en 1969. A la izquierda: aterrizaje en formación, en el Salón Internacional de París en 1965, de los Tiger del equipo acrobático. (Rotondi)

Maestro de la táctica aérea

Los "siete mandamientos" que el as alemán resumió en 1916 conservan su validez en la táctica aérea individual y de grupo



Oswald Boelke, en una de sus últimas fotografías (IWM).

Oswald Boelke fue el primer aviador que estudió detenidamente las tácticas del combate aéreo y el que estableció los principios todavía vigentes en ese terreno.

Primero: asegurarse siempre una posición que garantice todas las ventajas posibles antes de atacar. Ganar altitud antes de entrar en contacto con el adversario y, cuando sea el momento de atacar, sorprenderlo cayendo desde arriba. Segundo: tratar de situarse entre el enemigo y el sol, de modo que los reflejos de los rayos del mismo le impidan apuntar y disparar con la precisión necesaria. Tercero: no abrir fuego hasta que el adversario no esté con toda seguridad al alcance de las armas y perfectamente encuadrado en la mira. Cuarto: atacar al enemigo cuando menos se lo espera, es decir, cuando está ocupado en otras actividades, como la observación, la toma de fotografías aéreas o el bombardeo. Quinto: no tratar de escapar del acoso de un avión adversario volviéndole la espalda. En caso de un ataque a popa, efectuar un viraje para colocarse frente al atacante y tenerlo al alcance de las propias armas. Sexto: estudiar atentamente al enemigo y no dejarse engañar por sus fintas. Si el enemigo parece dañado, seguirlo hasta que caiga al suelo para asegurarse de que no intenta huir. Séptimo: las demostraciones de audacia y temeridad sólo sirven para arriesgar la vida. Una formación debe combatir como un todo, en un juego de escuadrilla perfecto y bien coordinado de todos sus pilotos, que siempre deben obedecer al jefe de la formación.

Estos siete «mandamientos», excepto el sexto, algo arriesgado, puesto que muchos pilotos de caza fueron derribados mientras seguían la caída de un enemigo, sin duda fueron cumplidos por los pilotos de los Messerschmitt, los Spitfire y los Mustang que lucharon durante la segunda guerra mundial. Sin embargo, habían sido descritos casi veinte años antes por quien en la actualidad es reconocido con todo merecimiento como el maestro de los pilotos de caza: Oswald Boelke.

Nacido en Giebiohenstein, Sajonia, el 19 de mayo de 1891, Oswald Boelke era el tercero de los seis hijos del director de una escuela luterana de Buenos Aires, y el primero que nació en Alemania después que su familia abandonara Argentina para regresar a la patria. De pequeño, su salud fue bastante precaria, y una grave tos ferina le había causado problemas asmáticos que el joven Boelke superó mediante la práctica metódica del atletismo.

A los veinte años, Oswald Boelke decidió dedicarse a la carrera militar e ingresó en el cuerpo de cadetes prusianos, y un año más tarde obtuvo el despacho de oficial. Durante unas maniobras militares, vio por primera vez un aeroplano y tomó la firme decisión de hacerse piloto, para lo cual pasó a las fuerzas aéreas imperiales, donde completó su adiestramiento pocos días antes de que, en agosto de 1914, estallara la primera guerra mundial.

Tras el inicio de las hostilidades, Boelke había conseguido ser destinado a la Fliegerabteilung 13, que operaba en Francia, y en la cual servía su hermano Wilhelm como observador. Los dos hermanos, siempre dispuestos para cualquier misión, muy pronto totalizaron más horas de operaciones que cualquier otro miembro de la misma unidad y recibieron cruces de hierro de primera y segunda clase, Wilhelm como observador y Oswald como piloto.

Entre mayo y julio de 1915, las unidades de la Aviación imperial recibieron los primeros ejemplares del nuevo monoplano monoplaza Fokker E-1; aunque algunas de las características del nuevo avión no fueron de su completo agrado, Boelke supo apreciar inmediatamente su excepcional potencial bélico.

Los primeros monoplanos Fokker se hallaban sujetos a estrictas disposiciones que limitaban sus posibilidades de empleo; sólo podían operar sobre el territorio ocupado por los alemanes, para evitar que alguno de ellos cayera en manos del enemigo y revelase el secreto de la sincronización de su ametralladora.

Hacia finales de abril, Boelke había sido destinado a la Fliegerabteilung 62. En la época en que se entregaron los primeros Fokker, pilotaba un biplaza Albatros C 1, con el cual, el 4 de julio de 1915, consiguió la primera victoria, cuando el fuego de su observador artillero Von Vuehlisch derribó, tras un largo y encarnizado combate, el Morane L de los franceses Tetu y Beauvicourt, sobre Valenciennes. Pero después de aquella victoria que, según la costumbre de la época, fue atribuida al observador —el cometido del piloto no gozaba de mucha consideración—, todas las siguientes las obtuvo Boelke al mando de cazas monoplazas. El 19 de agosto, un biplano Bristol cayó ante el decidido ataque del Fokker E I (E3/15) de Boelke que, haciendo caso omiso de las disposiciones sobre la utilización del nuevo aeroplano, volaba sobre las líneas inglesas. A consecuencia de esta insubordinación, no le fue reconocido el derribo.

Por aquellos mismos días, durante un paseo cuando descansaba del servicio, Boelke se lanzó completamen-



A la izquierda: Boelke (cuarto de la primera fila, a partir de la izquierda) con los pilotos de la Fliegerabteilung 62, el 20 de enero de 1916, en Douai, poco después de haber recibido la condecoración Pour le mérite. *A la derecha: un aeroplano aliado, cuyo derribo fue atribuido a Boelke, cae envuelto en llamas (IWM; Et. Ciné-Armées).*



te vestido a un río para salvar a un muchacho francés que se estaba ahogando. Los franceses que presenciaron el episodio —y que, evidentemente, no reconocieron en Boelke la odiada figura del *boche*—, solicitaron a las autoridades alemanas que le concedieran la medalla al valor civil, a lo que éstas accedieron.

Durante el otoño y el invierno siguientes Boelke se dedicó incansablemente a misiones de escolta y de patrulla. El 6 de enero de 1916 derribó su sexto avión y, seis días más tarde, después de la octava victoria —un biplano inglés BE abatido sobre Mouscron—, le fue otorgada la ambicionada condecoración instituida por Federico el Grande: la cruz *Pour le mérite*.

Trasladado a un sector del frente donde sus adversarios eran franceses (Boelke compartía la opinión de otros pilotos alemanes, quienes consideraban a los ingleses unos adversarios más temibles que los franceses), el celebrado aviador incrementó rápidamente

el total de sus victorias y comenzó a elaborar sus teorías acerca del combate aéreo, remitiéndolas sistemáticamente a sus superiores. La validez de estas tesis venía avalada por el total de sus derribos, que habían llegado a 19 cuando, el 18 de junio de 1916, poco después de la muerte del as Max Immelmann —cuyas causas nunca se han aclarado—, fue provisionalmente retirado del servicio.

En el mismo mes de junio de 1916, Boelke había propuesto la reunión de los cazas en formaciones autónomas, y, cuando en el agosto siguiente se crearon las primeras siete *Jasta* (de Jagdstaffeln: escuadrillas de caza), le fue confiado el mando de la Jasta 2. Boelke obtuvo asimismo plena libertad para escoger a sus pilotos y se dedicó con especial cuidado a este cometido. Max Müller, Rudolf Reiman, Erwin Boehme, Walter Hoehne y Von Arnim fueron preseleccionados para la Jasta 2, junto con un joven piloto casi desconocido, Manfred von Richthofen.

De aquel período data la redacción de los siete mandamientos de Boelke (los «axiomas de Boelke», como fueron denominados), de cuya validez dan cuenta las victorias del as alemán y de sus pilotos. La vigésima victoria de Boelke, y la primera de la Jasta 2, se produjo el 2 de septiembre de 1916 (un D.H. 2 derribado cerca de Thiepval); el día 8 le tocó el turno a un FE 2b; el 9 a otro D.H. 2, y el 14 el aviador consiguió derribar otro D.H. 2 y un Sopwith 1-1/2 Strutter. El día 15, abatió otros dos 1-1/2 Strutter, uno de ellos pilotado por el comandante del 70° Squadron británico —el capitán G.L. Cruickshank—, que había jurado vencer al as alemán.

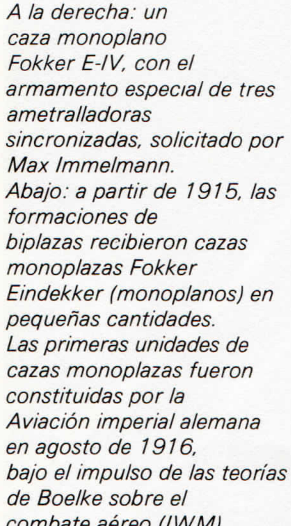
Dos días más tarde, Oscar Boelke, que se hacía seguir constantemente por los pilotos de la Jasta 2, sin permitirles por otra parte entrar en combate, para que así pudieran observar mejor la técnica de lucha de su jefe, consideró que sus hombres estaban ya suficientemente adiestrados. Y así, en el ataque a una formación de BE 2c, escoltados por FE 2b, Von Richthofen, Boehme y Reiman se adjudicaron sus primeras victorias, en tanto que Boelke alcanzaba su vigesimoséptima, derribando un biplano FE 2b.

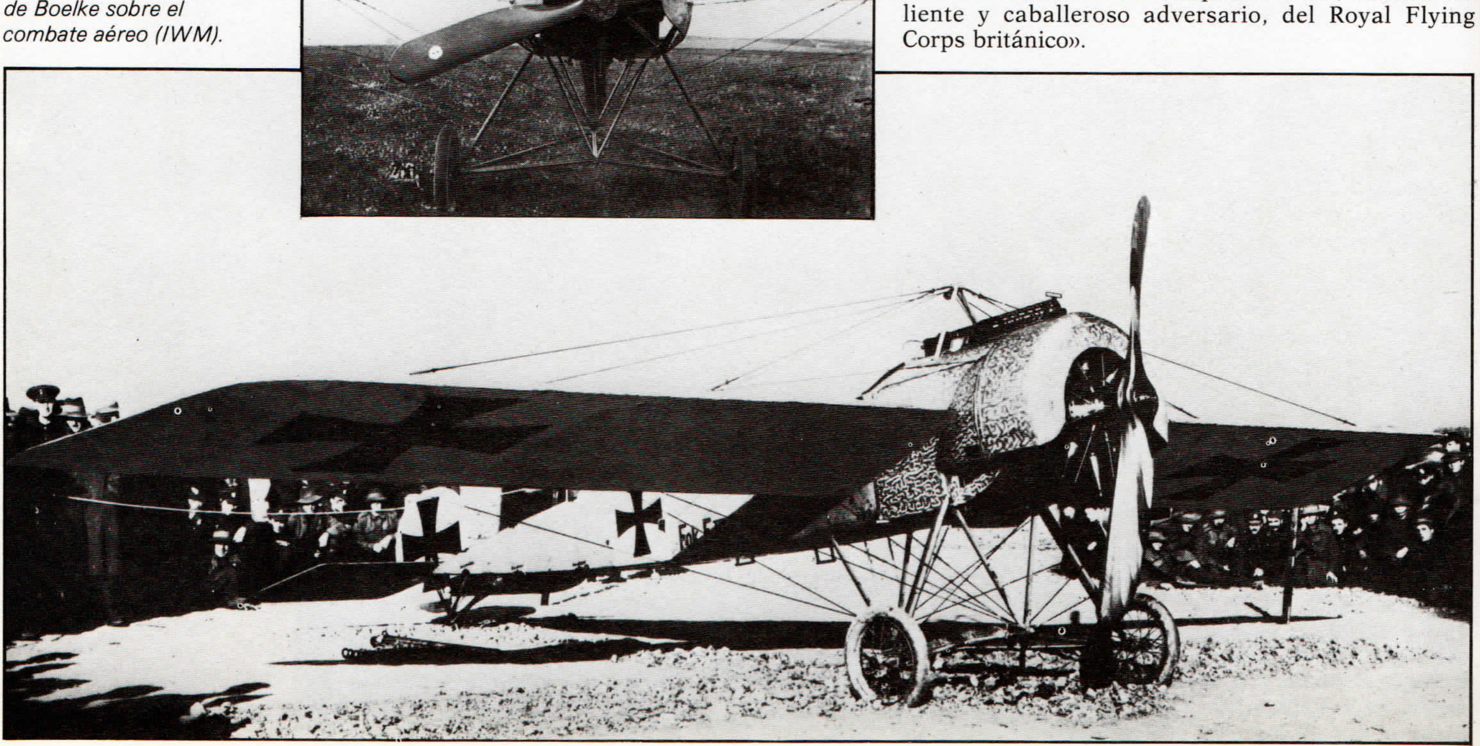
Las enseñanzas de Boelke habían sido indudablemente provechosas, ya que a finales de septiembre la nueva formación había totalizado 21 victorias. El 1 de octubre, el as alemán logró su trigésimo derribo: un BE 2c. El 26 de octubre, Boelke tenía en su haber otros diez aviones abatidos y la Jasta 2 había alcanzado las 51 victorias, con sólo 5 aviadores muertos en sus propias filas.

En la mañana del 28 de octubre, Boelke salió cuatro veces al frente de una patrulla de la Jasta 2, y una vez más a media tarde. Luego, cuando ya caía la tarde, llegó la orden de despegar de nuevo para enfrentarse a una patrulla de D.H. 2, que los alemanes interceptaron sobre la línea del frente. El combate se desencadenó de inmediato, con los aviones de ambos bandos luchando por colocarse a la cola de sus adversarios para atacar. Boelke y Boehme caían en picado sobre un mismo adversario cuando otro aeroplano inglés, que intentaba huir de los ataques de Von Richthofen, les cortó el camino. Los dos pilotos viraron para evitar el choque con la presa de Richthofen, pero con tan mala fortuna que el tren de aterrizaje del Albatros D II de Boehme golpeó el plano superior del avión de Boelke. A partir de aquel momento, los pilotos de la Jasta 2 no pudieron más que observar consternados cómo el avión dañado de su comandante descendía en una espiral cada vez más cerrada, lanzando al aire trozos y jirones de tela del revestimiento.

Hasta el último momento, Boelke intentó recuperar el control de su máquina, pero la defectuosa estructura del Albatros, que la Jasta 2 había empleado desde su formación, no estaba en condiciones de soportar las pesadas exigencias que siguieron al choque y precisamente cuando parecía que el aviador alemán iba a recuperar el mando del aeroplano, éste se estrelló violentamente contra el suelo. Después de su muerte (el as alemán tenía 25 años), la Jasta 2 fue rebautizada, en su honor, Jasta Boelke.

La muerte del gran as alemán representó un duro golpe tanto para su país como para la Aviación imperial, pero incluso sus enemigos demostraron el gran aprecio que sentían por el excepcional piloto. Los aviadores ingleses lanzaron sobre Cambrai, en cuya catedral se estaban celebrando las exequias de su temible adversario, una corona de flores con la inscripción: «A la memoria del capitán Boelke, nuestro valiente y caballeroso adversario, del Royal Flying Corps británico».





A la derecha: un caza monoplano Fokker E-IV, con el armamento especial de tres ametralladoras sincronizadas, solicitado por Max Immelmann.
Abajo: a partir de 1915, las formaciones de biplazas recibieron cazas monoplazas Fokker Eindekker (monoplanos) en pequeñas cantidades. Las primeras unidades de cazas monoplazas fueron constituidas por la Aviación imperial alemana en agosto de 1916, bajo el impulso de las teorías de Boelke sobre el combate aéreo (IWM).

El as de los ases estadounidenses

Richard Bong es acreedor a este título por las 40 victorias conseguidas sobre un total de 146 misiones en el Pacífico, durante la segunda guerra mundial

Ya desde niño, Richard Ira Bong se sentía atraído por la aviación; construía aeroplanos en miniatura y los lanzaba al vuelo sobre los prados de la granja de su padre. También de pequeño había aprendido a disparar con puntería, gracias a las muchas cacerías por los montes de Wisconsin donde había nacido en 1920, en Poplar. El aeromodelismo y la habilidad en el tiro constituyeron las bases de las que partió aquel hijo de campesinos para convertirse en el as de los ases de la USAAF durante la segunda guerra mundial, con un récord de 40 victorias en combate aéreo. Asimismo, aquellas fueron las bases de una vida intensa, aunque concluida prematuramente en un accidente, cuando el aviador estaba a punto de cumplir los veinticinco años.

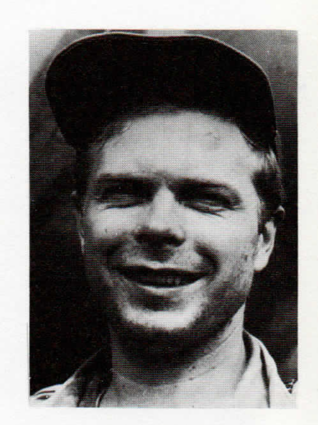
En junio de 1941, Bong, que acudía al State Teachers College de Superior, se enroló como alumno oficial de complemento en la aviación y en enero de 1942 obtuvo el título, un mes después del ataque japonés a Pearl Harbor. Bong había destacado como piloto, y sus superiores decidieron retenerlo en el país como instructor. Un día se dedicó a hacer acrobacias sobre la bahía de San Francisco, realizando incluso un *looping* alrededor del ojo central del Golden Gate. El general George C. Kenney quiso conocer al temerario piloto y le reprendió personalmente, imponiéndole asimismo un castigo disciplinario. Sin embargo, no le olvidó y, llegado el momento, le confió el mando de una unidad de caza en el Pacífico Sur. Bong partió de EE UU y entró en combate en noviembre de 1942, con el 39° Squadron, que utilizaba bimotores P-38J Lightning.

Guerra en el Pacífico Sur

El 27 de diciembre Dick Bong derribó sus dos primeros aviones japoneses: un bombardero en picado «Val» y el caza Zero que le escoltaba.

Sobre Nueva Guinea, en misiones de caza o de escolta de bombarderos, el joven de Wisconsin tuvo numerosas ocasiones de probar su habilidad como piloto y como tirador escogido: el 7 de enero derribó dos «Oscar» y otro más al día siguiente. Transferido al 9° Squadron del 49° Group, el 3 de marzo de 1943 destruyó otro «Oscar», el día 11 derribó otros dos y acabó el mes abatiendo un «Doris» el día 29. En abril alcanzó a un bombardero «Betty», que cayó envuelto en llamas, y hacia mediados de junio ya había alcanzado once victorias. En julio, derribó dos cazas «Tony» y dos «Oscar», y su primer año de guerra se saldó brillantemente con el derribo de otros Zero (dos el 29 de octubre y dos más el 5 de noviembre) y un «Dinah», destruido el 6 de octubre. Tras alcanzar las 21 victorias, le concedieron un permiso en Estados Unidos.

Poco después de regresar a su unidad, el 27 de febrero, el mando aliado descifró un mensaje de radio japonés del cual se desprendía que un avión de transporte, con altos oficiales a bordo, partiría de Rabaul en dirección a Wewak. De inmediato se dispuso la trampa. Junto con el teniente coronel Tom Lynch, que por entonces contaba con 18 victorias en su haber, Bong despegó con el propósito de interceptar el avión enemigo, pero cuando los dos cazas llegaron a Wewak, el transporte japonés ya había aterrizado. De todas formas, Bong se lanzó en picado y disparó sus ametra-



Arriba: Dick Bong, que obtuvo 40 victorias con el caza pesado P-38J Lightning. Abajo: pilotos de Lightning se dirigen a sus aparatos, en una base en Nueva Guinea (Imperial War Museum, Londres).

lladoras contra el objetivo, logrando incendiar el aparato antes de que sus ocupantes pudieran salir. Antes de alejarse del aeródromo, los dos Lightning ametrallaron la formación de honor y el nutrido grupo de oficiales que habían acudido para recibir a los huéspedes, ciertamente ilustres. Según las normas vigentes en la 5ª Fuerza Aérea, la destrucción de aviones en tierra no podía considerarse como una victoria acreditable a un piloto, y ni siquiera en este caso se hizo una excepción.

Los «Caballeros volantes»

El 3 de marzo, durante un vuelo de reconocimiento sobre Tadji, en Nueva Guinea, Bong derribó dos bombarderos «Sally»; seis días después, Tom Lynch, que había salido de patrulla con él, fue derribado mientras los dos cazas atacaban una corbeta frente a las costas de Hollandia. La muerte del superior y amigo representó un duro golpe para el joven piloto, a consecuencia del cual fue enviado a Australia para que disfrutara de un período de reposo. Sin embargo, el 3 de abril estaba de regreso y en activo como piloto del 9º Squadron «Caballeros volantes», y aquel mismo día, en servicio de escolta a una formación de fortalezas volantes, derribó un «Oscar», alcanzando así su vigésimo quinta victoria. El día 11 destruyó otro caza y al día siguiente, siempre en servicio de escolta de bombarderos, derribó dos «Oscar», con lo cual fue el primero, entre los aviadores estadounidenses en el Pacífico, que igualara el récord del as de la primera guerra mundial, Eddie Rickenbacker. A decir verdad, en un primer momento, la vigésimo octava victoria sólo fue considerada «probable», pero fue confirmada dos semanas más tarde cuando, expulsados los japoneses de Hollandia, el mando de la 5ª Fuerza Aérea envió un buzo para que registrara el fondo de la bahía de Tannemerah y comprobara si realmente se encontraban allí los restos de un «Oscar». El buzo encontró el avión derribado y Bong, con todo derecho, pudo considerarse el mejor de los ases de caza estadounidenses en el Pacífico.

Tras ser ascendido a mayor y alejado del frente, regresó al combate cuando se unió al 49º Group en las Filipinas. Pese a que su cometido consistía en el adiestramiento de pilotos y artilleros y no tenía obligación de participar en misiones, el 10 de octubre, pocos días después de reintegrarse al servicio, derribó dos aviones japoneses, y se reservó el derecho de volar escogiendo las misiones más interesantes.

Así, el 27 de octubre se unió a los pilotos que debían interceptar una incursión de cinco aviones japoneses y se adjudicó uno de los cuatro derribos llevados a cabo en aquella ocasión.

Al día siguiente, mientras volaba en busca de lugares adecuados para la construcción de pistas de aterrizaje auxiliares, Bong se abalanzó sobre dos cazas enemigos y los destruyó ante la mirada de decenas de pilotos y del personal de tierra del aeródromo de Tacloban. Pero el general Hap Arnold, aunque orgulloso por contar con un aviador tan excepcional, comenzó a preocuparse por su excesivo espíritu de iniciativa.

Por su parte, el general Kenney, comandante de la unidad de Bong, tranquilizó a su superior diciéndole que, al menos en esta ocasión, el piloto había obrado en legítima defensa. Por lo demás, el mismo Bong sostenía: «Tengo que ocuparme del adiestramiento y la mejor forma de entrenar consiste en demostrar cómo se hacen las cosas».

Las últimas misiones

En la mañana del 10 de noviembre, el as obtuvo su trigésimo cuarta victoria, y aquella misma tarde, con otros dos nuevos derribos, alcanzó la trigésimo sexta. El 7 de diciembre de 1944, las fuerzas estadounidenses desembarcaron en Leyte, y Bong celebró el tercer aniversario de Pearl Harbor derribando un bombardero en picado y un caza. Mientras tanto, entre los pilotos del grupo las hazañas del gran aviador suscitaban cierto descontento, ya que sus propias posibilidades de registrar otras victorias quedaban notablemente reducidas por la extraordinaria habilidad del as. De esta forma, Bong fue trasladado al 475º Group, que mandaba Tommy Maguire, quien, con sus 30 victorias, podía considerarse el rival más directo del gran piloto.

El 15 de diciembre, Bong y Maguire despegaron juntos y regresaron tras haber registrado una nueva victoria cada uno. Dos días más tarde, en una misión de reconocimiento sobre San José, ambos pilotos avistaron dos cazas. Se los repartieron como buenos amigos y, con toda precisión, los derribaron. Era la cuadragésima victoria de Bong y la trigésimo segunda de Maguire.

La muerte en la patria

A partir de entonces ya no le permitieron combatir. Había puesto mucho de su parte y, para él, la guerra debía terminar. Eso pensaban los mandos superiores y lo alejaron del vuelo. Durante el tiempo que pasó en las unidades del Pacífico Sur, Richard Bong había participado en 146 misiones de combate y acumulado 365 horas de vuelo.

Fue enviado de regreso a la patria, con el uniforme salpicado de cintillas correspondientes a la *Distinguished Service Cross* (cruz al mérito en el servicio), dos Estrellas de plata, siete *Distinguished Flying Cross* (cruz al mérito de vuelo) y quince *Air Medal*. A toda esta serie de condecoraciones se sumó la más importante de todas: la *Congressional Medal of Honour* (medalla de honor del Congreso), que sólo puede conceder el Congreso de Estados Unidos y que le fue otorgada el 8 de diciembre de 1944.

El 6 de enero de 1945, Bong estaba de regreso en su ciudad natal y el 10 de febrero se casó con la chica que lo había esperado durante todo aquel tiempo de continuos y gravísimos riesgos. Poco después, se establecieron en Los Angeles y el número uno de los ases de caza estadounidenses se presentó en el Wright Field para probar el F-80 Shooting Star, el nuevo avión de caza norteamericano a reacción. El 6 de agosto, el motor de su avión falló poco después del despegue. El aviador accionó el dispositivo de expulsión, pero el aparato volaba a baja cota y el paracaídas no se abrió. Así pereció el héroe que ningún japonés pudo vencer.

Bong, entrevistado en 1944 por varios corresponsales de guerra, después de regresar de una misión. Al final de aquel año, el as estadounidense obtuvo su cuadragésima victoria y fue enviado de regreso a la patria (Photri).

